

Das
**Verkehrswesen im Gebiete
der Stadt Köln.**



Von

Professor Dr. A. WIRMINGHAUS

Syndikus der Handelskammer.



Köln
BG 264,
670

KÖLN, 1903

DRUCK VON M. DUMONT SCHAUBERG.

VORWORT.

Der vorliegende Aufsatz ist der Abdruck eines Beitrages zu der

FESTSCHRIFT FÜR DEN XIV. DEUTSCHEN GEOGRAPHENTAG,

welcher während der Pfingstwoche in Köln stattfinden wird. Der Text des Aufsatzes ist, abgesehen von einzelnen Ergänzungen und Berichtigungen, unverändert geblieben. Bezüglich der Statistik des Kölner Eisenbahnverkehrs sowie des Post- und Telegraphenverkehrs für das Jahr 1902, deren Ergebnisse noch nicht mitgeteilt werden konnten, muss auf den diesjährigen, im Juli erscheinenden Jahresbericht der Handelskammer verwiesen werden.

Da eine übersichtliche Darstellung des Verkehrswesens im Gebiete unserer Stadt auch für die weiteren Kreise des Kaufmannsstandes Interesse bietet, so ist auf Veranlassung der Handelskammer eine grössere Anzahl von Exemplaren dieses Aufsatzes zur Verteilung unter die Firmen des Bezirks hergestellt worden.

KÖLN, Ende Mai 1903.

A. W.

I.

Wenn die Verkehrsmittel die Aufgabe haben, zum Zwecke der Befriedigung der mannigfachen, insbesondere wirtschaftlichen Bedürfnisse der Menschen geographische Entfernungen zu überwinden, so wird eine Darstellung des Verkehrswesens im Gebiete einer Stadt, welche als bedeutender Verkehrsknotenpunkt gelten darf, zu zeigen haben, wie die zum Teil weitreichenden Verkehrsbeziehungen in den Leistungen der Verkehrsanstalten innerhalb eines solchen Gebietes zum Ausdruck kommen, und welche Umstände auf die Stärke und die Richtung des Verkehrs von Einfluß sind. Rein geographisch und vom tarifarischen Standpunkte aus läßt sich eine solche Betrachtung für jeden Verkehrsknotenpunkt, z. B. für irgend einen an einer Wasserstraße gelegenen Eisenbahnumschlagplatz, anstellen. Größere materielle Bedeutung gewinnt sie aber dann, wenn der Verkehrsknotenpunkt zugleich ein wichtiges Bevölkerungszentrum oder gar eine Großstadt ist, deren Industrie und Handel ihrerseits Verkehr hervorrufen und ihm seine Richtung anweisen. Dazu kommt, daß jede Großstadt ein geschlossenes Gebiet für sich darstellt, innerhalb dessen durch die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Beziehungen der Bewohner untereinander, durch das Auftreten gewisser sozialer Probleme, wie z. B. die Wohnungsfrage, sowie durch das Bestreben der Großstadt, die umliegenden Orte und Ansiedelungen in ihren engeren Bereich zu ziehen, Verkehrsbedürfnisse entstehen, welche vielleicht ebenso wichtig sind als die mehr oder minder weit nach außen sich erstreckenden Beziehungen, derer vorhin gedacht wurde. So ist in der Tat eine Betrachtung des Verkehrswesens im Gebiet einer Großstadt nach den verschiedensten Richtungen hin anziehend und belehrend.

In ganz besonderem Maße gilt dies auch für Köln, dessen fast zweitausendjährige politische und wirtschaftliche Vergangenheit aufs engste mit seinen Verkehrsverhältnissen verknüpft ist. Schon bei der Erhebung der Stadt zur römischen Kolonie (50 n. Chr.) wird die günstige Lage derselben am Rande der niederdeutschen

Tiefebene mitgesprochen haben. Jedenfalls war diese Lage der künftigen Entwicklung der Stadt sehr förderlich, wie es denn auch bemerkenswert ist, daß jede der drei großen Buchten, welche das norddeutsche Tiefland in die deutsche Mittelgebirgszone hinein entsendet, wegen der Verkehrswichtigkeit dieser Buchten eine Großstadt (Köln, Leipzig, Breslau) hat entstehen lassen¹⁾. Der im römischen Kaiserreiche eifrig geförderte Kunststraßenbau kam unserer Stadt in hervorragendem Maße zugute. Köln wurde auf diese Weise mit Nordfrankreich, dem heutigen Belgien und Holland sowie mit Norddeutschland verbunden. Diente der damalige Straßenbau auch in erster Linie den Zwecken der römischen Militär- und Staatsverwaltung, so war er nicht minder dem Verkehrswesen förderlich. Der Rhein aber bildete in jener älteren Zeit gleichfalls schon eine wichtige Verkehrsstraße, deren Bedeutung im Laufe der Jahrhunderte um so mehr hervortrat, je weniger im Mittelalter der Straßenbau gepflegt wurde. Da nun bekanntlich das kulturelle Leben im Westen Deutschlands schon früh in hoher Blüte stand, so ist es begreiflich, wenn auf keinem europäischen Strom die Schifffahrt sich so früh entwickelt und so reich entfaltet hat wie auf dem Rheine²⁾. Von den germanischen Zeiten bis in das neunzehnte Jahrhundert hinein ziehen sich die obrigkeitlichen Maßnahmen zugunsten der Freiheit der Rheinschifffahrt, der Streit um die Abgabenerhebung, um die Stapel- und Umschlagsrechte einzelner rheinischer Städte, bis endlich die bezüglichen Bestimmungen des Pariser Friedens von 1814 die Freiheit der Rheinschifffahrt „bis ins Meer“, die Beseitigung der drückenden Rheinzölle einleiteten³⁾.

Es ist hier nicht der Ort, auf diese Frage der rechtlichen und wirtschaftlichen Entwicklung der Rheinschifffahrt näher einzugehen, und es möge nur betont werden, daß Köln und Mainz diejenigen Städte waren, welche — ihrer Bedeutung entsprechend — in jenem langen Verlauf der Geschichte am meisten von diesen wechsel-

¹⁾ Kurt Hassert, Die geographische Lage und Entwicklung Leipzigs, in den Mitteilungen des Vereins für Erdkunde, Leipzig 1899.

²⁾ Jellinek, Art. Rheinschifffahrt, im Handwörterbuch der Staatswissenschaften, II. Aufl., Bd. 6, Jena 1901.

³⁾ Chr. Eckert, Rheinschifffahrt im 19. Jahrhundert (Staats- und sozialwissenschaftliche Forschungen, herausgegeben von Gustav Schmoller, Bd. 18, Heft 5), Leipzig 1900. — E. Gothein, Geschichtliche Entwicklung der Rheinschifffahrt im 19. Jahrhundert (Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. 101), Leipzig (erscheint demnächst).

vollen Zuständen berührt wurden. Während seit den Zeiten der Römer die Tiefenverhältnisse des Rheines von Köln bis zur Mündung neben der eigentlichen Flußschiffahrt auch einen mehr oder minder umfänglichen Seeverkehr gestatteten, stand der Mittelrhein von Köln bis Mainz, an dessen Stelle erst in neuerer Zeit Mannheim und in beschränktem Maße seit einigen Jahren Straßburg¹⁾ getreten ist, der großen Flußschiffahrt offen, wohingegen auf der Strecke oberhalb Mainz bis Straßburg und weiterhin bis Basel und Konstanz hinauf wegen der ungünstigen Tiefenverhältnisse nur kleinere Schiffe den Verkehr vermitteln konnten. Der schon durch die natürliche Beschaffenheit des Stromes bedingte Charakter der Orte Köln und Mainz als wichtiger Stapel- und Umschlagsplätze wurde im Laufe der Zeit durch oberherrliche Privilegien noch mehr befestigt, und diese erschienen den beiden Städten so wertvoll und für ihre wirtschaftliche Stellung so entscheidend, daß sie bis in das neunzehnte Jahrhundert hinein zäh an ihnen festgehalten und sie allen Angriffen gegenüber mit Erfolg verteidigt haben²⁾. Erst im Jahre 1804 wurde das Stapelrecht, 1831 durch die sogenannte Rheinschiffahrtsakte das Umschlagsrecht für Köln und Mainz aufgehoben. Brachte diese Beseitigung alter Privilegien unserer Stadt zunächst auch gewisse Nachteile, so wirkte sie auf die Dauer in Verbindung mit den sonstigen auf die Verkehrsfreiheit gerichteten Maßnahmen, zu denen hier auch die Begründung des preußisch-deutschen Zollvereins gerechnet werden darf, fördernd auf die Schiffahrt ein, welche überdies in den zwanziger Jahren in der Einführung des Dampfschiffahrtsbetriebes die Grundlage neuen Aufblühens fand. An der Verwertung dieses Verkehrsmittels, das zunächst in den Dienst der Personen- und sodann auch der Güterbeförderung gestellt wurde, war Köln in hervorragendem Maße beteiligt. Als Folge dieser technischen Errungenschaft bildeten sich die großen Schiffahrtsunternehmungen, durch welche die kleineren selbständigen Schiffer auf dem Rheine im Laufe der Zeit

¹⁾ Die Einrichtung einer regelmäßigen Schiffahrt nach Straßburg erfolgte 1892 mit Eröffnung der dortigen neuen Hafenanlagen. Seitdem hat sich der Straßburger Verkehr erfreulich entwickelt; er belief sich 1902 auf 495 818 t, wovon 465 123 t auf die Zufuhr zu Berg, 30 695 t auf die Abfuhr zu Tal entfielen.

²⁾ A. Wirminghaus, Die Kölner Rheinschiffahrt im neunzehnten Jahrhundert. Abdruck aus der Denkschrift zur Eröffnung der neuen Werft- und Hafenanlagen zu Köln am 14. Mai 1898. Köln 1898, S. 3f.

mehr und mehr an Boden verloren. Einzelne der ersten dieser Anstalten, die 1825 gegründete „Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrt-Gesellschaft“ sowie die 1840 gegründete „Dampfschleppschiffahrt-Gesellschaft“ verdanken dem Kölner Unternehmungsgeiste ihre Entstehung und haben noch heute hier ihren Sitz.

In gleicher, ja vielleicht in noch entschiedenerer Weise trat Köln hervor, als in den dreißiger Jahren mit dem Bau von Eisenbahnen begonnen wurde, die nunmehr der Schiffahrt zur Seite treten. Im Jahre 1837 wurde die „Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft“, 1843 die „Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft“, beide mit dem Sitze in Köln ins Leben gerufen, zu denen im gleichen Jahre 1843 die „Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft“ hinzutrat. Den an der Spitze dieser Unternehmungen stehenden Männern gebührt das große Verdienst, die Entwicklung des westdeutschen Eisenbahnnetzes begonnen und bis zur Verstaatlichung jener Bahnlilien im Jahre 1880 mit weit ausschauendem Blick fortgeführt zu haben. Für Köln waren diese Verkehrsunternehmungen von um so größerer Bedeutung, als die Hauptlinien hier zusammentrafen und so unsere Stadt zu dem wichtigen Eisenbahnknotenpunkte emporgehoben wurde, der ihr noch heute die hervorragende Stellung im Verkehrsleben Westdeutschlands sichert.

Begreiflicher Weise wirkte diese Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes auf die Entwicklung Kölns überaus fördernd ein. Hatten bisher der Großhandel und das Speditionsgewerbe der Stadt ihren wirtschaftlichen Charakter verliehen, so fand nunmehr die Großindustrie, welche bekanntlich überhaupt in Deutschland während der vierziger und fünfziger Jahre sich kräftiger zu entwickeln begann, auch in Köln in größerem Umfange als bisher ihre Stätte¹⁾. Zu den schon früher in Köln ansässigen Gewerben, z. B. Tabakfabrikation und Herstellung von Kölnischem Wasser, trat bereits in den dreißiger Jahren die Zuckerindustrie hinzu. Weiterhin schlossen sich an die Metall- und Maschinenindustrie, die Holzindustrie, die chemische Industrie, die Textilindustrie, die Bekleidungsindustrie usw., und zwar siedelten sich dieselben teils innerhalb der damaligen Kölner Stadtmauer, teils aber auch, und in großem Umfange, außerhalb derselben an, wodurch der Grund

¹⁾ Vergl. hierzu wie überhaupt zu der älteren Entwicklung Kölns in bezug auf Handel, Gewerbe und Verkehr: H. Rottländer, Übersichtliche Darstellung des Handels von Köln in den letzten 50 Jahren (1815—1865), Köln 1867.

für die Entwicklung der Kölner Vororte gelegt wurde. Die um die Mitte des Jahrhunderts auf allen Gebieten hervortretende wirtschaftliche Hebung Kölns kommt auch in der Begründung großer kapitalkräftiger Bankinstitute zum Ausdruck, welche nicht allein dem Handel ihre Unterstützung leihen konnten, sondern auch der aufstrebenden Industrie eine wirksame Förderung zu teil werden ließen. Endlich ist daran zu erinnern, daß in dieser Periode die Mehrzahl der in Köln zur Zeit bestehenden Versicherungsgesellschaften gegründet wurde, die alle Teile dieses Unternehmungszeuges umfassen und weit über den Kreis unseres engeren Bezirks hinaus ihre Tätigkeit entfalten. Die Fortschritte, welche Köln in Gewerbe, Handel und Verkehr in diesen und den folgenden Jahrzehnten gemacht hat, finden in der Steigerung der Einwohnerzahl der Stadt einen beredten Ausdruck. Während Köln bei der Einverleibung in den Preußischen Staat im Jahre 1814 nur etwa 48 000 Seelen zählte, war die Zahl 1828 bereits auf 57 000 gestiegen. Bis 1843 vermehrte sich die Bevölkerung auf 80 000, bis 1855 auf 100 000, bis 1871 auf 129 233 Köpfe, eine Steigerung, die freilich heute gering erscheint, damals aber umsomehr befriedigen mußte, als die Vororte einen beträchtlichen Teil des Zuwachses für sich in Anspruch nahmen.

Der seitdem mit der politischen Einigung Deutschlands auch auf wirtschaftlichem Gebiete eintretende Aufschwung blieb für Köln ebenfalls nicht ohne entscheidende Folgen. Bei dem steten Wachstum seiner Bevölkerung trat immer mehr die Notwendigkeit hervor, das eng bebaute, seit dem Mittelalter in seiner Umgrenzung durch den Festungsgürtel räumlich unverändert gebliebene Stadtgebiet zu erweitern, und so wurde im Jahre 1881 durch Staatsvertrag das alte Festungsgelände an die Stadt käuflich abgetreten und eine neue Umwallung hergestellt, die einen Flächenraum von 1006 ha umschließt, während das alte Stadtgebiet nur 397 ha umfaßte. Ferner wurden im Jahre 1888 die an Köln grenzenden linksrheinischen Vororte, welche in der Hauptsache dem industriellen Aufschwung der voraufgegangenen Jahrzehnte ihre Entstehung verdanken (Bayenthal, Lindenthal, Ehrenfeld, Nippes mit insgesamt 8795 ha Fläche), sowie die rechtsrheinischen Vororte (Deutz und Poll mit 1310 ha) mit der Stadt Köln rechtlich zu einer Gemeinde verbunden, welche mit ihrem Flächeninhalt von 11 111 ha¹⁾ nunmehr

¹⁾ Nach den neuesten Vermessungen erhöht sich der Inhalt um 6 ha.

räumlich die weitaus größte Stadt Deutschlands ist. Die ebenfalls eng an Köln sich anschließenden Industrieorte Kalk (Ende 1900 20 606 Einwohner) und Mülheim (Ende 1900 45 062 Einwohner) bilden selbständige Gemeinden. Im Jahre 1880 betrug die Einwohnerzahl Kölns 144 772 und stieg bis 1890, wesentlich infolge der Eingemeindungen, auf 281 680; die Volkszählung von 1900 ergab eine Bevölkerung von 372 552 Seelen, welche nach den weiteren statistischen Fortschreibungen bis Ende April 1903 auf 398 854 Seelen angewachsen ist¹⁾.

Schon die hier angedeutete günstige Gestaltung der Bevölkerungsverhältnisse Kölns weist darauf hin, daß auch die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung unserer Stadt im Laufe der neueren Zeit bedeutend gewesen sein muß. Die Industrie ist sowohl durch Neugründungen als durch Erweiterung älterer Anlagen immer mehr in den Vordergrund getreten. War schon früher die Mannigfaltigkeit der gewerblichen Unternehmungen, welche sich auf die verschiedensten Produktionsgebiete erstreckten, ein charakteristisches Merkzeichen der Kölner Industrie, so hat gerade auch diese vorteilhafte, weil die Gefahren wirtschaftlicher Krisen abschwächende Vielseitigkeit in dem gedachten Zeitraum weitere Fortschritte gemacht. So sind die elektrische Industrie, die Kabelfabrikation, die Fahrradfabrikation, verschiedene Zweige der Metall-, der Nahrungsmittel-, der Bekleidungs-, der chemischen Industrie, die Fabrikation kunstgewerblicher Erzeugnisse usw. neu hinzugetreten. Erst in jüngster Zeit hat die Industrie unserer Stadt keine erheblichen Fortschritte mehr machen können, aus Gründen, die an späterer Stelle berührt werden sollen. Schon jetzt aber darf gesagt werden, daß die Beseitigung der Hemmnisse namentlich auch seitens der städtischen Verwaltung ernstlich angestrebt und hoffentlich binnen kurzem erreicht werden wird. Übrigens haben im Laufe der letzten Jahrzehnte zahlreiche größere gewerbliche Unternehmungen, welche ihre Anlagen außerhalb des Kölner Bezirks errichtet haben, in unserer Stadt ihren Sitz genommen.

¹⁾ Vergl. Abschnitt I (Stadtgebiet usw.) des Berichts über den Stand und die Verwaltung der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Köln in den Etatsjahren 1891 bis 1900. Mit Abbildungen, Karten und Plänen. Köln 1902. Ergänzend hierzu der Bericht für 1902. Köln 1902. Diese Berichte, insbesondere der erstgenannte, sind auch für die einzelnen Teile des Verkehrswesens zu vergleichen.

Auch die sonstigen Gebiete wirtschaftlicher Tätigkeit haben sich während der letzten Jahrzehnte in erfreulicher Weise weiter entfaltet. Der Großhandel der Stadt ist, wenn er auch mit dem Emporblühen der Industrie aus seiner früheren herrschenden Stellung zurückweichen mußte, wenn auch wichtige Zweige desselben, wie z. B. der Wildhäute- und der Getreidehandel, ihre einstige Bedeutung verloren haben, doch noch ein recht vielseitiger und umfangreicher, um so mehr als manche Zweige, wie z. B. der Putz- und Modewarenhandel, neu hervorgetreten sind. Das Bankwesen Kölns hat seine führende Stellung in der rheinisch-westfälischen Geschäftswelt vollauf zu behaupten gewußt und ist durch den 1894 erfolgten Hinzutritt zweier neugegründeter großer Hypothekensbanken bereichert worden. Ebenso ist das Versicherungswesen nach wie vor durch altbewährte und neuere Institute würdig vertreten. Eine Reihe mehr oder minder bedeutender Kleinbahngesellschaften, deren Tätigkeit allerdings dem engeren Kölner Gebiete nicht zugute kommen konnte, sowie zwei 1896 bezw. 1899 gegründete Seetelegraphen-Gesellschaften, welche in Verbindung mit den in Köln und Mülheim belegenen Kabelfabriken die ersten deutschen überseeischen Telegraphenlinien ins Leben gerufen haben, vermehrten die Zahl der wichtigeren Kölner Unternehmungen. Schließlich haben das Handwerk und der Kleinhandel, obwohl auf beiden Gebieten auch in unserer Stadt mancherlei Mißstände zu beklagen sein mögen, an der allgemeinen wirtschaftlichen Entfaltung Kölns ebenfalls erfreulichen Anteil gehabt. —

Der Zusammenhang zwischen Gewerbe, Handel, Bank- und Kreditwesen einerseits und den Leistungen der Verkehrsanstalten andererseits ist zu eng, als daß selbst in dem Rahmen dieser Skizze des Kölner Verkehrswesens ein Hinweis auf die Entwicklung jener Zweige wirtschaftlicher Betätigung fehlen konnte, denn sie ist es, welche, wie schon eingangs betont, den Verkehr als solchen wesentlich bestimmt.

Das gesamte Verkehrswesen läßt sich einteilen sowohl nach der Art dessen, was zu befördern ist, als auch nach der Art der Beförderungsmittel. Im ersteren Falle hat man den Personen-, Güter- und Nachrichtenverkehr zu unterscheiden; der nachfolgenden Betrachtung ist jedoch die zweite Einteilung zugrunde gelegt, und es sollen dementsprechend für das Gebiet der Stadt Köln zunächst die Rheinschiffahrt, sodann die Staatseisenbahnverhältnisse,

weiterhin das Kleinbahn- und Straßenbahnwesen und endlich das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen kurz besprochen werden. Neben dem Eingehen auf die Leistungen der einzelnen Verkehrsanstalten bedarf es auch einiger Ausführungen in bezug auf die letzteren selbst.

II.

Die Rheinschiffahrt ist aufs engste verknüpft mit den Verhältnissen des Kölner Hafens. Dieselben blieben das ganze neunzehnte Jahrhundert hindurch wenig befriedigend, und die Zustände in dem alten, an einem Teile des städtischen Ufers sich hinziehenden Handelshafen gaben während dieser Zeit vielfach zu Klagen Anlaß. Zwar hatte die Napoleonische Regierung durch Anlage eines Sicherheitshafens und Bewilligung eines Freihafenbezirks der Kölner Rheinschiffahrt erhebliche Vorteile geboten; aber von da ab bis in die dreißiger Jahre hinein wurde für die Verbesserung des Kölner Hafens nichts unternommen. Es fehlte auch an dem äußeren Antriebe hierzu, da das bis dahin noch bestehende Umschlagsrecht der Stadt ohne ihr Zutun beträchtliche Warenmengen zuführte. Erst als dieses Vorrecht 1831 aufgehoben worden war, erkannte man die Notwendigkeit einer Verbesserung der bestehenden Einrichtungen. So entschloß man sich im Jahre 1835, neben dem in den Jahren 1558—69 erbauten „Stapelhause“, das jetzt noch besteht, aber seit 1898 andern Zwecken dienstbar gemacht ist, ein großes, fünfstöckiges Lagerhaus zu errichten, welches von 1838 bis 1898 benutzt und dann abgebrochen wurde. Ferner stellte man zu Anfang der dreißiger Jahre als damals besondere Neuerung mehrere eiserne Kranen auf. Eine weitere Verbesserung der Hafenzustände erfolgte durch Anlage eines neuen Sicherheitshafens an der Rheinau, welcher Ende der vierziger Jahre während der damaligen allgemeinen wirtschaftlichen Krisis als Notstandsarbeit begonnen und im Laufe der fünfziger Jahre vollendet wurde, nachdem der alte, in den neunziger Jahren den Anlagen des jetzigen „Deutschen Rings“ zum Opfer gefallene Sicherheitshafen namentlich für die Zwecke der Dampfschiffahrt nicht mehr genügen konnte. Seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts tat man für die Verbesserung der eigentlichen Verkehrseinrichtungen im Hafen noch weniger als bisher, und besonders in den sechziger Jahren wurde in dieser Beziehung alles versäumt. Die Zeit des Ausbaues

des Eisenbahnnetzes ließ sich von der Auffassung beherrschen, daß nunmehr die Wasserstraßen sich überlebt hätten und das vollkommeneren Transportmittel der Eisenbahnen an deren Stelle zu treten haben. Erst später erkannte man, daß beide sich ergänzen müßten und den Wasserstraßen nach wie vor eine wichtige Rolle im Verkehrsleben zufalle. Im einzelnen geschah dann auch wieder etwas zur Verbesserung unseres Hafens. Während der siebziger Jahre wurden mehrere Dampfkranen aufgestellt, 1883 ein privates Lagerhaus, vorwiegend für die Zwecke des Getreideverkehrs, errichtet, 1893 das vorher ausgebaute Trankgassenwerft mit Eisenbahngleisen versehen und der Anschluß derselben an den Bahnhof Köln-Rheinstation bewirkt, wodurch der direkte Umschlag der Güter von den Schiffen auf die Eisenbahnwagen und umgekehrt ermöglicht und damit eine empfindliche Rückständigkeit des Kölner Hafens beseitigt wurde. Damals wurde auch der Zollhafen durch Errichtung einer besonderen Zollabfertigungsstelle für Seeschiffe vergrößert. Diese letzteren Verbesserungen erfolgten, als man bereits mit den Arbeiten für den Bau der jetzigen Hafenanlagen beschäftigt war. Das rasche Aufblühen Kölns seit dem Beginn der achtziger Jahre, welches u. a. eine starke Zunahme des Hafenverkehrs zur Folge hatte, befestigte allgemein die Überzeugung, daß nur durch einen völligen Neubau des Kölner Hafens den wirtschaftlichen Lebensinteressen der Stadt gedient sein konnte. Dieser neue Hafen wurde im Süden der Stadt unter Benutzung des erweiterten Rheinauhafengeländes und des Rheinufers selbst mit einem Kostenaufwande von rund 20 Millionen Mark unter Verwertung aller neuen Erfahrungen der Technik erbaut und im Frühjahr 1898 dem Verkehr übergeben¹⁾. Mit seinen Ladeeinrichtungen, Eisenbahngleisanschlüssen, Lagerhäusern und Betriebsgebäuden vermag er allen Ansprüchen des Handelsverkehrs vollauf zu genügen, wie denn auch die inzwischen gesammelten Erfahrungen gezeigt haben, daß die nach großen Gesichtspunkten geschaffene Anlage als zweckmäßig anzuerkennen ist. Der bisherige Jahrhunderte alte Hafen ist inzwischen gänzlich beseitigt worden und hat einer prächtigen Rheinuferstraße Platz gemacht; doch sind

¹⁾ Näheres über die Einrichtungen des neuen Hafens sowie über die älteren Zustände des Rheinufers bei Köln seit den Zeiten der Römer enthält die „Denkschrift zur Eröffnung der neuen Werft- und Hafenanlagen zu Köln“. Köln 1898.

auch auf dieser Seite einzelne Ladeeinrichtungen mit Eisenbahnanschluß vorgesehen. Ferner beabsichtigt die Stadt, am nördlichen Rheinufer demnächst ein Floß- und Holzwerft anzulegen. Im Gegensatz zu diesen Anlagen auf dem linken Rheinufer sind auf dem rechten Ufer, soweit es seit der Eingemeindung von Deutz im Jahre 1888 zu Köln gehört, abgesehen von der fiskalischen Eisenbahnladestelle unterhalb der Schiffbrücke, die Hafenverhältnisse zur Zeit noch durchaus unbefriedigend. Außer zwei Kranen und einem privaten Getreideelevators sind Verkehrseinrichtungen dort nicht vorhanden, ein Eisenbahnanschluß ist jetzt erst hergestellt.

Es wird sich nunmehr darum handeln, an der Hand einiger charakteristischen Zahlen Umfang und Art des Kölner Hafenverkehrs zu kennzeichnen¹⁾. Zeitlich läßt sich dieser Verkehr bis zum Anfang des neunzehnten Jahrhunderts zurück verfolgen. Der übrigens nur unbedeutende Floßverkehr (Ankunft zu Tal) konnte erst von 1841 ab berücksichtigt werden. Die Statistik des Güterverkehrs zu Schiff und des Floßverkehrs ergibt das nachstehende Bild. Es sind im zehnjährigen Durchschnitt bzw. in den einzelnen Jahren an Gütern in t (zu 1000 kg):

Jahre	zu Schiff		angekommen u. abgegangen	Floß- verkehr	Gesamt- verkehr
	angekommen	abgegangen			
1821/30	200 683	138 373	339 056	?	?
1831/40	179 451	99 499	278 950	?	?
1841/50	164 763	65 802	230 565	3 388	233 953
1851/60	199 317	91 576	290 893	8 814	299 707
1861/70	157 195	57 427	214 622	16 598	231 220
1871,80	156 589	57 735	214 324	12 428	226 752
1881,90	229 922	119 168	349 090	8 772	357 862
1891/1900	496 575	212 035	708 610	11 603	720 213
1898	587 681	244 128	831 809	14 583	846 392
1899	683 691	299 300	982 991	17 131	1 000 122
1900	591 561	266 800	858 361	16 131	874 492
1901	496 753	227 613	724 366	18 864	743 230
1902	546 385	236 394	782 779	18 007	800 786

Wie die obigen Zahlenreihen erkennen lassen, hat sich der Kölner Hafenverkehr mit dem wirtschaftlichen Aufschwung der Stadt seit den achtziger Jahren nach Überwindung der früheren

¹⁾ Ausführlicheres bei Wirminghaus, Kölner Rheinschiffahrt, a. a. O., S. 24 ff., sowie in den Verwaltungsberichten der Stadt (s. oben) und in den Jahresberichten der Handelskammer zu Köln.

Perioden des Stillstandes in erfreulicher Weise gehoben und im Jahre 1899 mit über 1 Million Tonnen seinen Höhepunkt erreicht, dem dann ein Rückschlag gefolgt ist. Übrigens war auch in den früheren Jahrzehnten, was allerdings die obigen Durchschnittsberechnungen nicht voll zum Ausdruck bringen, der Umfang des Verkehrs ein sehr schwankender¹⁾. Nach einer allmählichen Zunahme in den zwanziger Jahren (1822: 258 126^t, 1830: 447 621 t), der Zeit der Einführung der Dampfschiffahrt, trat zu Beginn des folgenden Jahrzehnts ein überaus starker Rückgang ein, so daß sich der Verkehr nach der für diese Zeit allerdings nicht einwandfreien Statistik plötzlich um fast zwei Drittel des bisherigen Umfanges verringerte. Es zeigt sich hierin die Wirkung des Verlustes des Umschlagsrechts, der unserm Hafen einen beträchtlichen Teil des Verkehrs entzog und besonders das Speditionsgeschäft seiner wichtigsten Stütze beraubte. Allmählich gelang es dem Handel jedoch, sich in die neuen Verhältnisse hineinzufinden und dadurch auch dem Schiffahrtsverkehr wieder größere Gütermengen zuzuführen. Zwar hatte das Jahr 1847 mit seiner Wirtschaftskrisis und den politischen Unruhen eine Verkehrsstörung zur Folge (1847: 279 420 t, 1848: 179 119 t), die aber bald überwunden wurde, so daß im Jahre 1856 ein Verkehrsmaximum von 366 724 t erreicht wurde. Jene Zeit war für Köln, wie überhaupt für die deutsche Volkswirtschaft, eine günstige. Wie früher schon angedeutet, begann neben dem Handel auch die Industrie sich kräftiger zu entwickeln. Der Bau von Eisenbahnen wurde in Angriff genommen, der aber damals der Kölner Schiffahrt noch keinen Abbruch tat, vielmehr vollzogen sich z. B. die Steinkohlentransporte nach Köln bis gegen Ende der fünfziger Jahre fast ausschließlich vermittels der Rheinschiffahrt, und erst seitdem traten hierfür immer mehr die Eisenbahnen an ihre Stelle. Dieser Umstand sowie die Vernachlässigung der Wasserstraße und die schwere Wirtschaftskrisis von 1857 bewirkten, daß der Kölner Hafenverkehr immer mehr zurückging und in den Jahren 1864 und 1876 mit 189 566 bzw. 186 044 t zwei Tiefpunkte erreichte, ein Niedergang, der durch die günstige Geschäftslage zu Beginn der siebziger Jahre nur vorübergehend (1872: 265 954 t) unterbrochen wurde. Seit dem Jahre 1880 aber ist ein stetiges, starkes Anwachsen des

¹⁾ Die folgenden Zahlen beziehen sich auf den Schiffahrtsverkehr, lassen also den Floßverkehr unberücksichtigt.

Kölner Hafenverkehrs zu beobachten. Das Interesse an der Wasserstraße belebte sich von neuem und trat durch zeitgemäße Abänderung der Hafenordnungen, geeignete tarifarische Maßnahmen und Verbesserung einzelner Hafeneinrichtungen in die Erscheinung. Auch die Erbauung der neuen Hafenanlagen wurde damals schon ernstlich ins Auge gefaßt. Jene Bestrebungen wurden aufs wirksamste unterstützt durch den allgemeinen Aufschwung des wirtschaftlichen Lebens in den achtziger und neunziger Jahren, und als im Frühjahr 1898 der neue Hafen an die Stelle der veralteten Einrichtungen trat, zeigte die Verkehrsstatistik ein überaus günstiges Bild. Um so unerfreulicher ist der Rückgang in den letzten Jahren. Zweifellos hat hierzu die 1900 eingetretene ungünstige allgemeine Geschäftslage wesentlich mit beigetragen, wie denn auch andere Häfen, obschon nicht in gleichem Maße, von diesem Niedergange betroffen sind. Sodann wirkten einzelne zum Teil vorübergehende örtliche Verhältnisse (Brand eines inzwischen neu erbauten großen privaten Lagerhauses u. a.) nachteilig ein, schließlich aber auch der Umstand, daß wegen der geringeren Frachtkosten auf den Eisenbahnen gewisse Transporte über Nachbarhäfen billiger rentierten als über den Kölner Hafen. Namentlich kommt hierbei der neue Mülheimer Hafen in Betracht, der für die industriellen Anlagen in Köln-Deutz und Kalk sowie für das Bergische Land wesentlich günstiger liegt als der Kölner, und dessen Verkehr infolgedessen von 88 323 t im Jahre 1896 auf 385 474 t im Jahre 1901, d. h. auf mehr als die Hälfte des Kölner Verkehrs gestiegen ist. In diesen Verhältnissen liegt für Köln die Aufforderung, auf Maßnahmen Bedacht zu nehmen, welche die Wirkung jener nachteiligen Ursachen auszugleichen vermögen¹⁾. Von der staatlichen Eisenbahntarifpolitik ist freilich eine besondere Berücksichtigung des Kölner Hafenverkehrs kaum zu erwarten, da diese Tarife nicht nach örtlichen Bedürfnissen, sondern nach allgemeinen volkswirtschaftlichen Grundsätzen gebildet werden müssen. Die Veränderungen in der Tarifgestaltung, die Entstehung weiterer Eisenbahnlinien und neuer Häfen in der Nähe, sowie die im Laufe der Zeit eintretenden Verschiebungen in der Richtung und der Organisation des Handels setzen einen Handelshafen immer der Gefahr aus, daß

¹⁾ A. Wirminghaus, Die wirtschaftspolitischen Aufgaben der Stadt Köln. Vortrag. Köln 1902. Vergl. außerdem den zehnjährigen Verwaltungsbericht der Stadt, S. 79.

sein Verkehr zugunsten anderer Häfen oder der Eisenbahn eingeschränkt wird. Diesem Nachteile ist in der Hauptsache für Köln nur dadurch zu begegnen, daß der Wasserverkehr, nach dem Vorbilde anderer Städte, neben dem Handel auch der Industrie dienstbar gemacht wird, welche durch jene Faktoren bei weitem nicht in dem Maße wie der Handel berührt wird. Bisher ist der Kölner Hafen fast ausschließlich Handelshafen; die Industrie konnte ihn aus Mangel an Eisenbahnanschlüssen nur wenig ausnutzen. Somit erhebt sich nach Lage der örtlichen Verhältnisse einmal die Forderung, der Industrie auf dem linken Rheinufer durch Schaffung und Ermöglichung von Eisenbahnanschlüssen vorteilhaftere Gelegenheit zur Ansiedelung zu bieten, eine Frage, welche u. a. durch den Bau einer das linksrheinische Köln umfassenden Gürtelbahn gelöst und im folgenden Abschnitt noch näher berührt werden soll. Weiterhin ergibt sich die Notwendigkeit, die überaus unzulänglichen Hafenverhältnisse auf dem rechten, Deutzer Ufer durch Anlage eines Industriebahnhafens umzugestalten, wodurch auch die stärkere Benutzung des rechtsrheinischen Ufers seitens der bestehenden industriellen Anlagen in Deutz und Kalk sowie seitens des Bergischen Hinterlandes ermöglicht werden würde. Letzteres läßt sich in gewissem Umfange schon durch die jetzt erfolgte Herstellung eines Eisenbahnanschlusses am Deutzer Ufer erreichen. Der übrigens bereits eingeleitete Bau eines Industriebahnhafens aber hängt aufs engste zusammen mit der Beseitigung der Deutzer Festungswerke, der Umgestaltung der Deutzer Eisenbahnverhältnisse und dem Bau einer zweiten festen Rheinbrücke, als Ersatz für die jetzige Schiffbrücke, auf welche Angelegenheiten an späterer Stelle nochmals hinzuweisen sein wird. Nach allen jenen Richtungen hin läßt es die Stadtverwaltung, in voller Erkenntnis der Sachlage, an ernstlichen Bemühungen nicht fehlen, und es steht zu erwarten, daß diese für Kölns wirtschaftliche Zukunft so entscheidenden Fragen schon bald eine befriedigende Lösung finden werden.

Nach diesem Überblick über den Umfang des Kölner Hafenverkehrs und seine Veränderungen bedarf es nunmehr noch einer kurzen Betrachtung der Verkehrsrichtungen, welche auf Grund der Durchschnittszahlen für das Jahrzehnt 1891—1900 erfolgen soll. Der Floßverkehr ist hierbei in die zu Tal angekommenen Gütermengen eingerechnet. Nach der obigen Zusammenstellung für die einzelnen Jahrzehnte verteilt sich der Gesamtverkehr von 720 213 t

derart, daß 508 178 t oder 70,5% auf die Zufuhr und 212 035 t oder 29,5% auf die Abfuhr entfallen; die früheren Jahrzehnte zeigen ungefähr das gleiche Verhältnis. Der Grund dieses Übergewichts der ankommenden Güter ist darin zu suchen, daß unserm Hafen einerseits von der See her über Rotterdam und andererseits aus den süddeutschen Produktionsgebieten in größerem Umfange Verbrauchsartikel und Massengüter (Getreide, Holz, sonstige Baumaterialien u. a.) zugeführt werden, während im abgehenden Verkehr die Rohprodukte eine wesentlich geringere Rolle spielen und durch Halb- und Ganzfabrikate ersetzt werden. Im übrigen erstreckt sich der Hafenverkehr, wie hier bemerkt sein mag, auf die verschiedensten Güterarten. Bei der Zufuhr fallen Asphalt und Harze, Steinkohlen, Erze und Düngemittel besonders ins Gewicht, während Drogen, Farben und Chemikalien, Öle und Fette, Häute, Felle und Leder, verarbeitetes Eisen, Nahrungs- und Genußmittel aller Art, Leinen-, Baumwollen- und Wollwaren, Papier und Pappe, Metalle (außer Eisen) sowohl an der Zufuhr wie an der Abfuhr mehr oder minder stark beteiligt sind, wodurch sich der Kölner Hafen als Handelshafen, namentlich für hochwertige Güter, welche freilich dem Gewichte nach an Bedeutung zurücktreten, charakterisiert.

Von den obigen 508 178 t angekommener Güter des Jahrzehnts 1891—1900 entfallen 333 690 t oder 65,8% auf die Bergfahrt und 174 488 t oder 34,2% auf die Talfahrt, während in der Mitte des vorigen Jahrhunderts nur wenig über 50% auf den Verkehr zu Berg entfielen. Letzterer ist seit etwa dreißig Jahren mehr in den Vordergrund getreten. Es haben nämlich die Verfrachtungen an Massengütern von der See her über Rotterdam wesentlich zugenommen. Von den 212 035 t abgegangener Güter des Jahrzehnts 1891—1900 kommen 103 892 t oder 49,1% auf die Bergfahrt und 108 143 t oder 50,9% auf die Talfahrt, ein Verhältnis, welches in den letzten vierzig Jahren ziemlich unverändert geblieben ist, so daß also der Abgangsverkehr gleichmäßig auf den Nieder- und Oberrhein sich verteilt. Im ganzen entfallen auf den niederrheinischen Verkehr (angekommen zu Berg und abgegangen zu Tal) 441 833 t oder 61,4% und auf den oberrheinischen (abgegangen zu Berg und angekommen zu Tal) 278 380 t oder 38,6%. Hier kommen die starken Anfuhr von Holland her in dem erheblichen Übergewicht des niederrheinischen Verkehrs zum Ausdruck; auch die jüngste Entwicklung des Rheinseeverkehrs (s. unten) macht sich hier geltend.

Bezüglich der Verkehrsrichtung verdienen auch die einzelnen Verkehrsgebiete noch eine kurze Betrachtung. Es möge hierfür das Jahr 1901 zugrunde gelegt werden. Von der Gesamtmenge von 384 678 t zu Berg angekommener Güter entfallen auf die niederländischen Häfen 233 123 t, auf Antwerpen und andere belgische Häfen 47 185 t, auf deutsche und ausländische Seehäfen 55 352 t und auf Emmerich und die Häfen zwischen Köln und Emmerich 49 018 t. Weitaus die größte Gütermenge entfällt somit auf die niederländischen Häfen, insbesondere Rotterdam, wo ein überaus lebhafter Umschlagsverkehr aus den Seeschiffen in die Rheinschiffe stattfindet, und welcher Hafen überhaupt als das Ein- und Ausgangstor des Rheines in seiner Verbindung mit der See zu betrachten ist. Von der Gesamtmenge von 130 939 t zu Tal angekommener Güter entfallen auf die oberrheinischen Häfen bis Mannheim einschl. 74 030 t, auf Frankfurt und die sonstigen Mainhäfen 28 981 t und auf Mainz und die Häfen von dort bis Köln 27 928 t. Hier ist es Mannheim, der große Umschlagshafen des Oberrheins, das unserer Stadt die weitaus meisten Güter zuführt, woraus in Verbindung mit den obigen Angaben erhellt, daß der größte Teil der angebrachten Güter von den beiden wichtigsten Endpunkten der Rheinschiffahrt kommt. Von der Gesamtmenge von 107 263 t zu Berg abgegangener Güter entfallen auf die oberrheinischen Häfen bis Mannheim einschl. 92 754 t, auf Frankfurt und die sonstigen Mainhäfen 8421 t und auf die Häfen oberhalb Kölns bis Mainz einschl. 6088 t. Endlich entfallen von der Gesamtmenge von 120 350 t zu Tal abgegangener Güter auf die Häfen unterhalb Kölns bis Emmerich 6178 t, auf die niederländischen Häfen 62 692 t, auf die belgischen Häfen 12 355 t und auf deutsche und ausländische Seehäfen 39 125 t. Auch im abgehenden Verkehr sind also einerseits Mannheim und andererseits die niederländischen Häfen, insbesondere Rotterdam, für Köln die wichtigsten Verkehrspunkte.

Der in dieser Übersicht erwähnte Verkehr des Kölner Hafens mit deutschen und ausländischen Seehäfen ist das Ergebnis der sogenannten Rheinseeschiffahrt, d. h. des direkten Verkehrs zwischen Köln und den niederrheinischen Häfen einerseits und verschiedenen Seehäfen andererseits, bei welchen eine Umladung der Güter in den Seehäfen der Rheinmündung vermieden wird. Köln bildet den Endpunkt dieses Rheinseeverkehrs, da Fahrten

oberhalb Kölns wegen der für die Seedampfer ungenügenden Tiefenverhältnisse des Rheinbettes nicht gemacht werden können; nur einige kleine Segelschiffe dehnen ihre Reise bis oberhalb Kölns aus. Es bedeutete keine eigentliche Neuerung, sondern die Wiederaufnahme alter Traditionen, als im Jahre 1885 die erste regelmäßige Seefahrt von Köln nach London eingerichtet wurde. Denn schon während fast des ganzen Mittelalters war der direkte Seeverkehr Kölns, insbesondere mit England, ein sehr reger gewesen. Seit dem vierzehnten Jahrhundert ging er mehr und mehr zurück, so daß schließlich selbst die Erinnerung an diese Seefahrten aus dem Bewußtsein der Kölner Bürger entschwand. Erst im neunzehnten Jahrhundert regte sich wieder das Interesse für überseeische Unternehmungen dieser Art. Zuerst wurden im Jahre 1829, sodann 1837 auf Betreiben Fritz Harkorts Versuche gemacht, mit Segelschiffen eine regelmäßige Verbindung zwischen den niederrheinischen Häfen und den Häfen der Nordsee herzustellen, die jedoch ebensowenig dauernden Erfolg hatten wie der im Jahre 1844 von einer Kölnischen Gesellschaft mit Dampfern unternommene Versuch. Seitdem ruhte diese Frage, bis im Jahre 1885 die „Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft“ mit zwei eigens erbauten Seedampfern eine direkte Verbindung von Köln nach London eröffnete. Inzwischen wurden diese Fahrten auch auf andere Häfen der Nord- und Ostsee ausgedehnt, eine Reihe anderer Gesellschaften folgte dem gegebenen Beispiele, die Zahl der Dampfer wurde eine immer größere (sie beträgt zur Zeit 37 mit insgesamt 30 000 t Tragfähigkeit¹), so daß gegenwärtig ein lebhafter Rheinseeverkehr zwischen Köln und den niederrheinischen Häfen einerseits und London, Bremen, Hamburg, Altona, Kiel, Lübeck, Stettin, Danzig, Königsberg, Riga, Petersburg und Kopenhagen anderseits besteht. Dieser regelmäßige Verkehr wird von besonderen Rheinseedampfern vermittelt, außerdem verkehren einige Segelschiffe. Eine Erweiterung des Umfanges des Rheinseeverkehrs trat dadurch ein, daß im Jahre 1902 die Hamburg-Amerika-Linie einen regelmäßigen Eilschleppdienst zwischen den Häfen der Nordsee und dem Rheine bis Köln hinauf eingerichtet hat. Der Umfang des Rheinseeverkehrs

¹) In dem vom Kölner Amtsgericht geführten Schiffsregister waren im Jahre 1901 11 Seeschiffe eingetragen, welche teils nur dem Rheinseeverkehr dienen, teils lediglich in überseeischen Gewässern beschäftigt sind. So ist Köln auch rechtlich in die Reihe der Seehäfen eingetreten.

Kölns hat sich im Laufe der Jahre in stetig steigender Richtung entwickelt. Er begann 1885 mit einer Gesamtmenge von 9153 t, stieg im Durchschnitt der Jahre 1886/90 auf 26 917 t, 1891/95 auf 52 966 t, 1896/1900 auf 90 589 t und betrug 1901 94 477 t, wovon 55 352 t auf die Zufuhr und 39 125 t auf die Abfuhr entfallen, so daß der Rheinseeverkehr schon mehr als den zehnten Teil des gesamten Kölner Hafenverkehrs ausmacht. Von den in Köln angebrachten Gütern kamen 16 991 t von London und sonstigen englischen Häfen, 21 521 t von deutschen Häfen der Nordsee, 14 607 t von deutschen Häfen der Ostsee und 2233 t von den oben genannten außerdeutschen, nichtenglischen Häfen. Von den abgefahrenen Gütern gingen 10 228 t nach englischen Häfen, 16 415 t bzw. 8453 t nach deutschen Häfen der Nordsee und der Ostsee und 4029 t nach sonstigen außerdeutschen Häfen. In ähnlichem Verhältnis waren auch in den früheren Jahren die einzelnen Häfen am Verkehr beteiligt. An Fracht wird in der Rheinseeschifffahrt fast ausschließlich Stückgut geladen; die Massengüter stehen bisher zurück.

Die Wiederbelebung der Rheinseeschifffahrt ließ schon bald den Gedanken in den Vordergrund treten, durch eine weitere Vertiefung des Fahrwassers unterhalb Kölns die Möglichkeit einer umfassenderen Ausgestaltung dieses Verkehrs zu bieten, eine Frage, welche zu Beginn der neunziger Jahre sowohl vom technischen Standpunkte¹⁾ wie auch, auf Veranlassung der Kölner Handelskammer, nach der wirtschaftlichen Seite hin²⁾ eingehend erörtert worden ist. Leider hat diese Frage, wenigstens soweit sie die Öffentlichkeit beschäftigt, inzwischen weitere Fortschritte nicht gemacht. Die Preußische Bauverwaltung hat zwar im Verfolg jener Anregungen eine Reihe von Jahren hindurch umfangreiche Stromuntersuchungen im Rheine auf der Strecke von Koblenz bis zur niederländischen Grenze vorgenommen. Auch ist das Ergebnis derselben regierungsseitig zusammengestellt worden. Die bezügliche Denkschrift ist aber noch nicht zur Veröffentlichung gelangt, so daß die namentlich für den Kölner Schifffahrtsverkehr so überaus

¹⁾ Vergl. die im Auftrage des Konsuls L. F. Osterrieth in Köln von dem Ingenieur A. Graff bearbeitete Denkschrift über die „Rheinseeschifffahrt“. Köln 1890.

²⁾ R. van der Borcht, Die wirtschaftliche Bedeutung der Rheinseeschifffahrt. Herausgegeben und mit einem Vorwort versehen von der Handelskammer zu Köln. Köln 1892.

wichtige Angelegenheit in Interessentenkreisen während der letzten Jahre bedauerlicherweise nicht gefördert werden konnte¹⁾.

Zu dem Hinweis auf die Entwicklung der Rheinseeschifffahrt bot sich Gelegenheit, als die Richtung des Kölner Hafenverkehrs einer Besprechung unterzogen wurde. Schließlich bedarf es noch einiger Bemerkungen über die Art der Transportmittel im Güterverkehr des Kölner Hafens. Es kommen hierbei in Betracht einerseits die Dampfschiffe, welche dem Stückgutverkehr und andererseits die Schleppkähne und Segelschiffe, welche neben dem Stückgutverkehr vor allem auch dem Massengüterverkehr dienen. Eine Unterscheidung zwischen Schleppkähnen und Segelschiffen wird in der Statistik nicht mehr vorgenommen, da letztere auch vielfach, und stets auf der Bergfahrt, geschleppt werden. An dem gesamten Güterverkehr des Kölner Hafens waren nun im Jahre 1901 die Dampfschiffe mit 46,2%, die Segel- und Schleppschiffe mit 53,8% beteiligt, und zwar ist der verhältnismäßige Anteil der Dampfschiffe im Laufe der Jahrzehnte immer größer geworden. Übrigens zeigen hinsichtlich der Art der Transportmittel die einzelnen Verkehrsrichtungen wesentliche Unterschiede. Während an der Anfuhr zu Berg unter dem Einfluß des starken niederländischen Massengutverkehrs die Schleppkähne mit etwa drei Vierteln und auch bei der Anfuhr zu Tal mit weit mehr als der Hälfte des Verkehrs beteiligt sind, stehen bei der Abfuhr, wo der Stückgutverkehr stärker vertreten ist, nach beiden Richtungen hin die Dampfschiffe mit mehr als der Hälfte des Verkehrs im Vordergrund. Berechnet man die Gütermengen, welche durchschnittlich von einem Dampfboot bzw. Schleppkahn im Kölner Hafen angebracht und abgeführt worden sind, so ergibt sich in den einzelnen Jahrzehnten von 1841/50 bis 1891/1900 für die Dampfboote eine Gütermenge von 6,7, 9,2, 8,6, 12,7, 21,0 und 30,7 t und für die Schleppkähne eine solche von 33,5, 42,1, 39,7, 63,4, 100,1 und 176,0 t. Die durchschnittlich von einem Dampfboot bzw. Schleppkahn beförderte Gütermenge ist somit namentlich in den letzten Jahrzehnten stark gestiegen. Es ist hierbei einmal zu berücksichtigen, daß bei zunehmendem Verkehr

¹⁾ Neuerdings ist diese Angelegenheit in Verbindung mit anderen Kölner Verkehrsfragen behandelt worden von Karl Perrot, Köln als Rhein-, See- und Industriehafen in bezug auf die bevorstehende Stadterweiterung nebst Versuch einer Geschichte der Seeschifffahrt auf dem deutschen Rhein. Köln 1903.

auch die Menge der von einem Schiffe beförderten Güter im allgemeinen zunehmen wird. Sodann kommt in dieser Erscheinung auch die Tatsache zum Ausdruck, daß die Transportgefäße im Laufe der Jahre immer größer geworden sind. Ganz besonders ist dies bei den Schleppkähnen der Fall. Während in den früheren Jahrzehnten hölzerne Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 100, auch 200 bis 400 t auf dem Rheine herrschend waren, sind seit den sechziger Jahren vorwiegend eiserne Schiffe mit immer größeren Dimensionen gebaut worden, von denen die neuesten und größten eine Tragfähigkeit von mehr als 2000 t aufweisen. So führt, wie in der Seeschifffahrt, so auch auf dem Rheine und den Binnenwasserstraßen überhaupt das von der Technik unterstützte wirtschaftliche Interesse dahin, immer größere Schiffe in Dienst zu stellen, um dadurch größere Lasten mit verhältnismäßig geringeren Unkosten zu bewältigen.

Zur Kennzeichnung der Bedeutung des Güterverkehrs im Kölner Hafen bedarf es schließlich noch eines Vergleichs mit dem Verkehr anderer wichtiger Rheinhäfen, einschließlich des Frankfurter Hafens. Derselbe gestaltete sich nach dem „Jahresbericht der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt“ im Jahre 1901 folgendermaßen:

Häfen	Zufuhr in t	Abfuhr in t	Gesamtverkehr in t
Ruhrort	1 573 629	5 203 608	6 777 237
Duisburg	2 663 909	3 822 547	6 486 456
Mannheim	4 849 044	822 157	5 671 201
Ludwigshafen	1 427 048	336 328	1 763 376
Gustavsburg	1 104 959	34 464	1 139 423
Frankfurt a. M.	895 437	172 304	1 067 741
Köln ¹⁾	525 265	229 913	755 178
Mainz	633 395	47 407	680 802
Düsseldorf	481 230	101 589	582 819
Straßburg	548 867	21 220	570 087

Die obigen zehn Häfen stellen allein einen Verkehr von 25 494 320 t dar bei einem Gesamtverkehr der deutschen Rheinhäfen von 28 857 653 t. Wie die Zusammenstellung zeigt, ist der Verkehr des Kölner Hafens namentlich gegenüber demjenigen der großen Umschlagsplätze Ruhrort, Duisburg und Mannheim nur ein

¹⁾ Zu dem Verkehr des Kölner Hafens ist hier auch der Verkehr an der Eisenbahngüterladestelle am Deutzer Ufer (1901: 11 950 t), welcher von der Kölner Hafenstatistik nicht berücksichtigt wird, mit hinzugezogen worden.

bescheidener. Hierbei ist indessen zu beachten, daß der Verkehr lediglich nach dem Gewicht, nicht auch nach dem Werte der Güter bemessen worden ist, und deshalb der Verkehr der schweren Massengüter stark in die Wagschale fällt, der für Köln von geringerer, für die meisten anderen wichtigeren Häfen aber von großer Bedeutung ist. Ruhrort und Duisburg verdanken den Hauptteil ihres Verkehrs dem Absatz des Steinkohlenreviers und dem Bedarf der Eisenhütten an Rohprodukten. Daneben fällt für Duisburg die Anfuhr von Getreide über Holland zur Versorgung des rheinisch-westfälischen Hinterlandes ins Gewicht. Dem Mannheimer Hafen kommt seine bevorzugte Lage am Endpunkt der großen Rheinschiffahrt zu statten, indem sich hier der Umschlag der Güter auf die süddeutschen, insbesondere badischen Eisenbahnen vollzieht. Auch in der Mehrzahl der anderen oberrheinischen Häfen spielt die Anfuhr von Massengut eine bedeutende Rolle, während im Vergleich hierzu die Güterabfuhr nur gering ist. Immerhin liegt in diesen Tatsachen auch für Köln die Mahnung, den Hafenerverkehr durch stärkere Heranziehung von Massengütern noch mehr zu beleben. Dies wird teils durch die schon oben erwähnte Schaffung eines Industriebahnhofs, welcher großgewerblichen Anlagen Gelegenheit zur Niederlassung bietet, geschehen können, teils dadurch, daß das Hinterland des Kölner Handels vermittelt besserer Bahnverbindungen mit dem Hafen und Bereitstellung geeigneter Lager- einrichtungen, besonders auf dem rechten Ufer, erweitert wird, damit hier auch solche Massengüter, die bisher dem Kölner Hafen entgingen — es sei in dieser Beziehung nur auf den fast gänzlich fehlenden Petroleumverkehr hingewiesen — zur Lagerung und Versendung gelangen.

Die Kölner Rheinschiffahrt wurde bisher lediglich in Hinsicht auf den Güterverkehr gewürdigt. Zum Schluß mögen daher noch einige Worte über den Personenverkehr Platz finden. Der regelmäßige durchgehende Verkehr auf dem Rhein, abgesehen also von dem kleineren Ortsverkehr, wird durch drei größere Gesellschaften vermittelt, nämlich durch die eingangs schon genannte, seit 1825 bestehende „Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft“ in Köln, die 1836 in Düsseldorf gegründete „Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein“ und die ebenfalls schon alte „Niederländische Dampfschiffahrtsgesellschaft“ mit dem Sitze in Rotterdam. Diese Gesellschaften betreiben den Personen- und

Stückgutverkehr auf der Strecke von Holland bis Mannheim. Ihre Dampfer erfreuen sich in den Sommermonaten während der Reisezeit eines besonders lebhaften Zuspruchs, namentlich auf der Strecke Köln-Mainz. Köln bildet so alljährlich den Ziel- oder Abfahrtspunkt für viele Tausende. Im Jahre 1853 schlossen die Kölner und die Düsseldorfer Gesellschaft den noch jetzt bestehenden Betriebsvereinigungsvertrag¹⁾, nach welchem der Gesamtverkehr der beiden Unternehmungen einer jeden zu gleichen Teilen angerechnet wird. Von der Kölner Gesellschaft wurden seit den vierziger Jahren jährlich 4—600000 Personen auf dem Rheine befördert, und in den letzten Jahren ist diese Zahl noch gestiegen. War der Reiseverkehr am Rheine vor dem Eisenbahnbau wesentlich auf die Dampfschiffahrt angewiesen, so hat er auch späterhin dieses Beförderungsmittel nicht vernachlässigt, da die betreffenden Gesellschaften durch Einstellung geeigneter, mit vielen Bequemlichkeiten ausgestatteter Dampfer, durch Einrichtung eines vorzüglichen Wirtschaftsbetriebes auf ihnen und durch entsprechende Vereinbarungen mit den konkurrierenden Eisenbahnen, die den Übergang von dem einen Beförderungsmittel auf das andere wesentlich erleichtern, es verstanden haben, ihre Dampfer in der Gunst der Reisenden zu erhalten. Zu dem obigen Verkehr der Kölner Gesellschaft tritt der gleich große der Düsseldorfer und sodann derjenige der Niederländischen Gesellschaft hinzu; es ergibt sich dann ein jährlicher Gesamtverkehr von mehr als 1½ Million Personen.

III.

Wurde bei unserer Betrachtung des Kölner Verkehrswesens der Wasserstraße des Rheines in erster Linie gedacht, so gebührt ihr dieser Vorrang in der Tat insofern, als der Hafenverkehr auf eine jahrhundertelange Entwicklung zurückblicken kann und schon in jenen früheren Zeiten, als nur die Wahl zwischen der Landstraße und dem in vieler Beziehung vollkommeneren Transportwege der Wasserstraße blieb, städtischerseits mit besonderer Sorgfalt gepflegt wurde. Die jetzige Zeit der Eisenbahnen hat freilich diese bevorzugte Stellung des Wasserverkehrs beseitigt. Nicht als ob der letztere vernachlässigt werden dürfte, wie man vor fünfzig

¹⁾ Vergl. die zum goldenen Jubiläum dieser Betriebsvereinigung (9. Juni 1903) erschienene Schrift von Otto Dresemann, Aus der Jugendzeit der Rheindampfschiffahrt. Köln 1903.

Jahren vielfach glaubte, als die erstaunlichen Leistungen der Eisenbahnen zuerst hervortraten. Vielmehr hat sich, wie im vorigen Abschnitt gezeigt wurde, die Rheinstraße und mit ihr der Kölner Hafen im heimischen Verkehrsleben neben, ja man darf sagen, auch durch die Eisenbahnen wieder eine große, stets wachsende Bedeutung verschafft. Aber der Umfang des Eisenbahnverkehrs, wie er sich auf den jetzigen Staatsbahnen vollzieht, läßt doch die Leistungen der Häfen demgegenüber zurücktreten. Verhältnismäßig bescheiden erscheint der Güterverkehr des Kölner Hafens mit seinen rund 800 000 t gegenüber demjenigen der Kölner Bahnhöfe mit rund 4 Millionen Tonnen, und wenn wir den Personenverkehr der Rheinschiffahrt in Köln¹⁾ auch reichlich hoch veranschlagen wollen, so bleibt er doch sicher beträchtlich zurück hinter dem Verkehr unserer Bahnhöfe, auf denen neuerdings über 5 Millionen Fahrkarten zur Ausgabe gelangten. Nun ist es allerdings begreiflich, wenn in Köln, das einerseits als Eisenbahnknotenpunkt mit seinen bedeutenden Bahnhöfen ganz besonders auf diesen Verkehr hingewiesen ist, während ihm andererseits als Rheinhafen, wie oben gezeigt wurde, ein größerer Massengüterverkehr fehlt, das Verhältnis zugunsten der Eisenbahnen sich gestalten muß. Aber auch in den früher genannten großen Rhein-Umschlagshäfen steht der Eisenbahngüterverkehr, wie hier betont werden mag, demjenigen der Wasserstraße nicht nach, ja übertrifft letzteren teilweise noch um ein erhebliches. So betrug z. B. in Ruhrort im Jahre 1901 bei einem Hafenverkehr von nahezu 7 Millionen Tonnen der Eisenbahnverkehr fast 9 Millionen Tonnen.

So ist es denn selbstverständlich, daß die Stadt Köln bei allem Interesse an der altehrwürdigen Rheinschiffahrt dem Eisenbahnwesen von Anfang an ebenfalls ihre Aufmerksamkeit zugewandt hat. Freilich ist hier eine Einwirkung der städtischen Verwaltung weit weniger möglich als auf dem Gebiete der Schiffahrt. Hat hier die Stadt, als Eigentümerin des Hafens, einen maßgebenden Einfluß auf alle die Kölner Schiffahrt berührenden Angelegenheiten, so ist ein gleiches bezüglich der Eisenbahnen nicht der Fall. Vielmehr bietet hier die vom Standpunkte der lokalen Bedürfnisse

¹⁾ d. h. den Verkehr der drei großen Gesellschaften und einiger kleinerer Rhedereien, welche den Lokal- und Marktverkehr vermitteln. Genaue Ziffern hierüber liegen nicht vor.

zweckmäßige Ausgestaltung der Verkehrseinrichtungen vielfach besondere Schwierigkeiten. Dies gilt namentlich für jene ältere Zeit bis 1880, als sich die Bahnen noch im Eigentum der großen Aktiengesellschaften befanden. Damals hatte die durch das Auftreten des neuen Verkehrsmittels der Eisenbahnen hervorgerufene Unterschätzung der modernen Bedeutung der Wasserstraße, nicht zum wenigsten aber auch *das Eigeninteresse der Privatgesellschaften, welche durch Beiseiteschieben der Schifffahrt möglichst viel Verkehr an sich zu ziehen suchten, u. a. zur Folge, daß die rationelle Verbindung zwischen dem Eisenbahn- und dem Wasserverkehr, die durchaus im städtischen Interesse liegt, nicht zur entsprechenden Durchführung gelangte. Aber auch in der jetzigen Zeit des Staatsbahnwesens tritt nicht selten eine Verschiedenheit, ja Gegensätzlichkeit staatlicher und städtischer Bestrebungen hervor, eine Gegensätzlichkeit, die teilweise wenigstens der ungleichen Bewertung der besonderen städtischen Verkehrsbedürfnisse entspringt, obwohl auch hier die wahren Interessen schließlich zusammenlaufen.

Wie in der Neuzeit die Kölner Hafenverhältnisse nach jahrelanger Stagnation durch den Bau des Rheinauhafens eine gründliche Umgestaltung erfahren haben, gegenwärtig aber, den weiteren Zeitbedürfnissen entsprechend, einen fortschreitenden Ausbau nach neuen Zielen hin verlangen, so gilt ein ähnliches für die Entwicklung der Eisenbahnzustände unserer Stadt. Nachdem die ersten Anlagen sich als unzulänglich erwiesen hatten, ist im Laufe der letzten Jahrzehnte manches umgestaltet und verbessert worden; doch die Vermehrung des Verkehrs, das Verlangen nach günstigerer industrieller Entwicklung der Stadt und die gesteigerten Anforderungen an die Technik des Betriebes haben auch hier die jetzigen Zustände als unzulänglich, ja unhaltbar erkennen lassen, und alles dies hat neue Aufgaben gezeitigt, deren zweckmäßige Lösung geradezu als eine Lebensfrage für die Stadt Köln bezeichnet werden darf. Obwohl es selbstverständlich nicht in der Absicht der nachfolgenden Zeilen liegen kann, jene örtlichen Einzelfragen vollständig zu erörtern, so erscheint es doch angezeigt, auf das Wesentliche dieser Kölner Verkehrsfragen hinzuweisen, was auf der Grundlage eines kurzen Rückblicks auf die geschichtliche Entwicklung des Eisenbahnwesens in Köln geschehen soll¹⁾.

¹⁾ Vergl. Wirminghaus, Die Kölner Rheinschifffahrt, a. a. O., S. 15 ff.

Teils aus Gründen der Technik, teils aber auch wegen wirtschaftlicher und rechtlicher Schwierigkeiten, so namentlich bezüglich des Erwerbs des Grund und Bodens für die Fahrbahn sowie bezüglich der Einrichtung des Betriebes, in welchen Beziehungen es an jeder Erfahrung mangelte, hat sich der Gedanke der Anwendung der Dampfkraft auf den Landtransport langsamer Bahn gebrochen als die Einführung der Dampfschiffahrt. Nachdem indessen England mit den ersten Versuchen vorangegangen war, regte sich seit Beginn der dreißiger Jahre in fast allen Kulturländern und so auch in Deutschland, geleitet von dem weitschauenden Blicke tüchtiger Volkswirte, wie die beiden Harkort und Friedrich List, das Interesse an der Gründung von Eisenbahnen, deren große wirtschaftliche Bedeutung immer mehr hervortrat, wenngleich die Entwicklung, welche dieses Verkehrsmittel bis in die Gegenwart hinein erfahren hat, damals kaum geahnt werden konnte. Bekanntlich wurde im Jahre 1835 die erste deutsche Eisenbahn auf der Strecke Nürnberg-Fürth eröffnet; 1838 folgte die Strecke Berlin-Potsdam, 1839 diejenige von Leipzig nach Dresden, und immer weitere Strecken wurden in den nächstfolgenden Jahren dem Betrieb übergeben. Auch im Westen Deutschlands brachte man der neuen Erfindung das größte Interesse entgegen; ganz besonders waren es, wie früher bereits bemerkt wurde, hervorragende Männer in unserer Stadt, die schon sehr früh die Initiative ergriffen, um durch den Bau von in Köln mündenden Eisenbahnlinien dieses Verkehrsmittel zum Vorteil eines weiteren Aufblühens dieser Stadt, der Rheinprovinz und Westdeutschlands überhaupt auszunutzen. Der erste entscheidende Schritt in dieser Richtung geschah bereits im Jahre 1833, wo sich ein „Komitee für die Eisenbahn von Köln nach Antwerpen“ bildete, welches kurz darauf eine öffentliche Aufforderung zur Kapitalbeteiligung an dem neuen Unternehmen erließ. Aus einem von der Kölner Handelskammer im Jahre 1835 erlassenen Auftrufe geht hervor, daß diese Bahnverbindung als im engen Zusammenhange mit der Rheinschiffahrt stehend gedacht war, wobei man vor allem Gewicht darauf legte, das drückende und vielfach mißbrauchte Monopol des holländischen Zwischenhandels zu brechen. Man hoffte, durch die Bahnverbindung mit Umgehung Hollands Antwerpen gewissermaßen zum Seehafen Kölns machen zu können, ein Gedanke, der damals um so näher lag, als sich ja kurz vorher Belgien von Holland politisch getrennt hatte, und die

hieraus entstandenen Kämpfe noch nicht beendet waren. Im Jahre 1837 erhielten die Statuten der infolge jener Kölner Bemühungen gebildeten „Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft“ die königliche Bestätigung. In ihnen wird als Zweck dieser Aktiengesellschaft bezeichnet die Erbauung und Benutzung einer Eisenbahn von Köln nach der belgischen Grenze mit Anschluß an diejenige Eisenbahn, welche von Antwerpen bis an die preußische Grenze geführt wird; sie beginnt im Freihafen zu Köln. Nachdem noch in demselben Jahre der Bau begonnen worden war, wurde 1843 die ganze Linie vollendet. Gleichzeitig übernahm der später wegen seiner großen Verdienste um die Entwicklung unserer Stadt zum Ehrenbürger ernannte Gustav von Mevissen den Vorsitz in der Direktion der Rheinischen Eisenbahn und ist in dieser leitenden Stellung bis zur Verstaatlichung der Bahn verblieben. Nach Fertigstellung der genannten Linie nach Antwerpen zu ist dann das Unternehmen zum Zwecke des Ausbaues anderer mittel- und niederrheinischer Strecken im Laufe der Zeit immer mehr erweitert worden. So wurde im Jahre 1856 die von der „Köln-Bonner Eisenbahn-Gesellschaft“ erbaute und 1844 eröffnete Linie Köln-Bonn von der Rheinischen Bahn übernommen, die dann in den folgenden Jahren den Weiterbau dieser Linie nach Koblenz und darüber hinaus bewirkte. Ebenso nahm die Rheinische Bahn die von der „Köln-Krefelder Eisenbahn-Gesellschaft“ erbaute und 1855 bzw. 1856 eröffnete Strecke Köln-Neuß-Krefeld mit Weiterführung nach Nymwegen in sich auf. In den sechziger Jahren wurde der Bau der Eifelbahn Köln-Trier und die rechtsrheinische Verbindung nach Ehrenbreitstein, in den siebziger Jahren eine solche nach Düsseldorf und darüber hinaus zur Ausführung gebracht, so daß der Rheinischen Bahn und den mit ihr verschmolzenen Gesellschaften der Ausbau der meisten wichtigen, namentlich der auf dem linken Rheinufer von Köln ausgehenden Linien zu verdanken ist.

Neben der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft bildete sich, ebenfalls mit dem Sitze in Köln, im Jahre 1843 die „Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft“. Dieselbe baute, von Deutz ausgehend und später mit der Rheinischen Bahn in Bezug auf die Schaffung neuer Linien wetteifernd, zunächst eine Bahn bis Minden, weiterhin auf dem rechten Rheinufer eine solche nach Emmerich, seit Ende der fünfziger Jahre unter Zinsgarantie des Staates die Linien nach Gießen und Siegen zur Verbindung mit Frankfurt und den mittel- und

süddeutschen Bahnen. Durch die am 3. Oktober 1859 eröffnete stehende Rheinbrücke bei Köln erhielt die Gesellschaft den erwünschten Zugang zu unserer Stadt.

Außer der Köln-Mindener Bahn war es dann auch die gleichzeitig (1843) entstandene „Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft“ mit der Kernstrecke von Elberfeld in das westfälische Kohlen- und Industriegebiet (Dortmund), die sich um die Entwicklung der rechtsrheinischen Kölner Eisenbahnen dadurch verdient machte, daß sie in den Jahren 1867 bis 1872 die Linie Elberfeld-Deutz baute, wodurch der Umweg über Düsseldorf erspart wurde.

Es ist hier nicht der Ort, die Entwicklung des westdeutschen Eisenbahnnetzes, die dank dem Unternehmungsgeiste der an der Spitze dieser Privatbahnen stehenden Männer einen erfreulichen Verlauf nahm und namentlich das Aufblühen der rheinisch-westfälischen Industrie wesentlich gefördert hat, genauer zu verfolgen, als dies zur Kennzeichnung der Entstehung der in Köln zusammenlaufenden Linien nötig war. Als mit dem Jahre 1880 die drei oben erwähnten großen westdeutschen Eisenbahnunternehmungen, wie viele andere, in die Hände des Preußischen Staates übergingen, wurde der weitere Ausbau des Kölner Eisenbahnnetzes nicht mehr in demselben Maße wie bisher gefördert. Auf dem linken Rheinufer war es nur die Linie Köln-Grevenbroich, die — schon seit den vierziger Jahren von den beteiligten Kreisen lebhaft angestrebt — im Jahre 1899 dem Verkehr übergeben wurde, ohne daß sie bei dem jetzigen untergeordneten Betriebe die Hoffnung verwirklicht hätte, welche man früher an dieses Bahnprojekt knüpfte. Noch weniger hat sich im Laufe der letzten Jahrzehnte das von Köln ausgehende rechtsrheinische Eisenbahnnetz weiter entwickelt. Abgesehen von dem Ausbau der bisher noch nicht genannten Bergisch-Märkischen Strecke Deutz-Bensberg nach Immekeppel und einzelner Verbindungsstrecken im Bergischen Lande ist hier überhaupt kein Bahnbau erfolgt, der Köln unmittelbar zugute gekommen wäre. Die schon in den sechziger Jahren von den beteiligten Bezirken, namentlich auch von Köln aus dringend gewünschten Verbindungen von Köln nach Soest und nach Kassel, welche nicht nur für den Personen-, sondern vor allem auch für den Güterverkehr Bedeutung hätten, sind nicht geschaffen worden, obwohl für das erstgenannte Projekt in Anerkennung des Bedürfnisses bereits im Jahre 1863 die behördliche

Genehmigung erteilt worden war und die direkte Linie nach Kassel die noch jetzt unbefriedigende Verbindung Kölns mit Mitteldeutschland wesentlich verbessert haben würde. Als besonders nachteilig wird es von beiden Seiten empfunden, daß die Bahnverbindung Kölns mit dem oberbergischen Lande eine überaus unzureichende ist, so daß dieses wichtige und industriell noch sehr entwicklungsfähige Gebiet zur Zeit als Hinterland für Köln kaum in Betracht kommt. Zur Beseitigung dieses Mißstandes ist schon lange eine Bahnverbindung auf der Strecke Köln-Wipperfürth-Halver-Oberbrügge befürwortet worden. Dieser Wunsch wird wenigstens insofern binnen kurzem seiner Erfüllung entgegen gehen, als die Staatsbahnverwaltung die Strecke Wipperfürth-Halver-Oberbrügge zu bauen beabsichtigt, was immerhin als eine Verbesserung des gegenwärtigen Zustandes anzuerkennen ist. Überdies würde mit dieser Linie ein großer und sehr wichtiger Teil der Strecke Köln-Soest geschaffen werden, so daß bei Benutzung der schon vorhandenen Schienenwege nur noch eine verhältnismäßig kurze Strecke auszubauen sein würde, um eine direkte Fahrt von Köln nach Soest zu ermöglichen. Einen ähnlichen Zweck wie jene Bahnlinie, nämlich die Herstellung einer besseren Verbindung zwischen Köln und dem rechtsrheinischen Hinterlande, verfolgt das ebenfalls schon seit längerer Zeit schwebende Projekt einer direkten Vollbahnverbindung Kölns mit dem Aggertale und zwar in der Richtung Kalk-Rösrath-Overath zum Anschluß an die Aggertalbahn, durch dessen Verwirklichung der bis jetzt nötige große Umweg über Siegburg ausgeschaltet und Köln in gerader Linie mit jenen oberbergischen Gegenden und einem Teile des Siegerlandes in Verbindung treten würde. Auch die Befürwortung dieser Bahnstrecke, deren Ausführung für die nächste Zeit ebenfalls gesichert sein dürfte, knüpft an alte Bestrebungen an, insofern als der Bau der Linie in Verbindung mit weiteren Bahnstrecken in jenen Gegenden einen Schritt zur Verwirklichung des Projektes Köln-Kassel bedeuten würde.

Diese Hinweise mögen genügen, um die Bestrebungen zu gunsten einer Vermehrung der von Köln ausgehenden Staats-eisenbahnlینien zu charakterisieren¹⁾. Sie bezeichnen zugleich mit den weiteren Forderungen in bezug auf den Umbau unzu-

¹⁾ Näheres hierüber enthalten die Jahresberichte der Handelskammer zu Köln, insbesondere Jahrgang 1896 u. ff.

reichender Nebenbahnlinien in Vollbahnen, die Verbesserung der Zugverbindungen und die Ermäßigung der Fahrpreise auf einzelnen Strecken¹⁾ dasjenige, was von der Staatsbahnverwaltung im Interesse der Hebung der Verkehrsbeziehungen Kölns zu seiner weiteren Umgebung erwartet wird. Unstreitig das meiste von dem, was in dieser Hinsicht in den letzten 25 Jahren geschaffen wurde, ist aus Anregungen von Interessentenkreisen hervorgegangen, denen die Verwaltung vielfach in dankenswerter Weise entgegengekommen ist, obgleich noch manche Wünsche unerfüllt geblieben sind. Hierbei ist indessen zu berücksichtigen, daß die Staatsbahnverwaltung bei ihren vorwiegend auf dem Gebiete des allgemeinen, insbesondere des Fernverkehrs liegenden Aufgaben lokalen Wünschen naturgemäß nur in bescheidenem Maße Rechnung zu tragen vermag. Dies gilt namentlich bezüglich der mannigfaltigen örtlichen Verkehrsbedürfnisse, wie sie in dem Verlangen nach engerem Anschluß der Umgebung an die Großstadt zum Ausdruck kommen. Leider hat man in Köln etwas zu spät erkannt, daß hier vor allem das Kleinbahnwesen einzugreifen hat, welches besonders dann, wenn es sich in der Hand der Gemeinden befindet, in jener Beziehung bedeutsame Aufgaben zu erfüllen hat, von denen mit Beziehung auf unsere Stadt später noch die Rede sein wird.

Wurde bisher der Eisenbahnlinien gedacht, deren Kreuzung die Stadt Köln als Knotenpunkt zu dem wichtigsten Verkehrszentrum Westdeutschlands und infolge der günstigen Lage dieser Linien zu den anderen großen Bahnsystemen von Nord- und Süddeutschland, Holland, Belgien und Nordfrankreich zu einem Durchgangspunkt für mehrere der bedeutendsten Zugverbindungen des Kontinents gemacht haben, so ist nunmehr noch der besonderen Eisenbahneinrichtungen in Köln, vor allem der Bahnhöfe zu gedenken, namentlich deshalb, weil sie zur Zeit in mehrfacher Beziehung verbesserungsbedürftig sind, eine Frage, die gerade gegenwärtig das besondere Interesse der beteiligten Faktoren von Staat und Gemeinde, nicht minder aber auch des Erwerbsstandes und der Bürgerschaft überhaupt in Anspruch nimmt. Auch hier kann es

¹⁾ Für die Erleichterung und Verbilligung des Verkehrs mit den landschaftlich schönen Gegenden in der Umgebung Kölns ist übrigens seitens der Staatsbahnverwaltung im Laufe der letzten Zeit schon vieles geschehen.

sich nur um Andeutungen handeln¹⁾, da die eingehendere Erörterung lokaler Einzelfragen über die Absicht dieser Zeilen hinausgehen, übrigens auch ohne Beigabe von Kartenmaterial unverständlich bleiben würde.

Die allmähliche Entstehung der einzelnen Bahnlinien hatte begreiflicherweise auf die Lage und Ausgestaltung der Bahnhöfe sowohl auf dem linken, Kölner, wie auf dem rechten, Deutzer Ufer einen bestimmenden Einfluß in dem Sinne, daß die gedachten Anlagen nicht aus einem einheitlichen Plane hervorgingen, vielmehr den Charakter vereinzelter Werdens an sich trugen. Was zunächst die Verhältnisse im alten Köln anbetrifft²⁾, so baute die Rheinische Eisenbahn, während für die Bonner Bahn im Südwesten der Stadt der Bahnhof Pantaleon geschaffen wurde, als ihren ersten Ausgangspunkt den Bahnhof Thürmchen in der Nähe des Sicherheitshafens am Rhein, entschloß sich dann aber später, zur Erfüllung ihrer Verpflichtung gedrängt, wonach ihre Bahn „im Freihafen“ beginnen sollte, ihre Schienen bis zur Trankgasse zu verlängern, auch eine Verbindung mit dem Freihafen herzustellen, und errichtete in den Jahren 1851 bis 1856 das große Direktions- und Stationsgebäude an der Trankgasse. Infolge der durch den Bau der Rheinbrücke durch die Köln-Mindener Eisenbahn veränderten Verhältnisse wurde indessen seitens der Rheinischen Bahn der Plan des Baues einer großen Güterstation am Rhein aufgegeben, dagegen von ihr der Zentralpersonenbahnhof am Dom als Ersatz für den Trankgassenbahnhof und dann der Zentralgüterbahnhof Gereon errichtet, so daß die Schaffung einer dem großen Güterverkehr, insbesondere dem Umschlagsverkehr des Rheines dienende umfassendere Anlage am Frankenwerft, für welche die „Rheinstation“ nur einen dürftigen Ersatz bot, unterblieb, obwohl die Stadt und die Handelskammer in jenen Jahrzehnten unablässig auf die Erfüllung dieser Verpflichtung der Rheinischen Bahn hingedrängt hatten. So blieben denn bis zur Eröffnung der neuen Werft- und Hafenanlagen im Jahre 1898 die Umschlagsvorrichtungen am Rheine und namentlich auch im Freihafen völlig unzureichend, besonders deshalb, weil

¹⁾ Vergl. bezüglich des Näheren: „Kölner Verkehrsfragen“, Vortrag des Geh. Baurats J. Stübgen, gehalten im Verein der Industriellen des Regierungsbezirks Köln am 13. November 1899, Köln 1899.

²⁾ Vergl. W. Bauer, Hafendenkschrift, S. 40 ff.

die Entfernung der Schienengleise von der Werftkante einen direkten Überladeverkehr zwischen Schiff und Eisenbahnwagen nicht gestattete.

Entsprach die Gestaltung der Kölner Bahnhofsanlagen schon in den siebziger Jahren den gesteigerten Verkehrsbedürfnissen nur noch ungenügend, so wurde die Umänderung der Anlagen zur Notwendigkeit, als zu Beginn der achtziger Jahre die Stadterweiterung ins Werk gesetzt wurde und etwa gleichzeitig die drei großen Bahngesellschaften verstaatlicht worden waren, infolgedessen sich der Frachtverkehr dieser Linien noch mehr als bisher in Köln konzentrierte. Nach mehrjährigen langwierigen Verhandlungen zwischen der Eisenbahn- und der Stadtverwaltung kam am 30. Januar 1883 ein Vertrag zustande, der die Gestaltung der linksrheinischen Verkehrsanlagen für die nächsten Jahrzehnte festlegte¹⁾. Entgegen einem Plane, einen neuen Hauptpersonenbahnhof auf einem geeigneten, entwicklungsfähigen Terrain in der Neustadt anzulegen, wurde der bisherige Personenbahnhof am Dom in gründlicher, umfassender Weise umgebaut und am 27. Mai 1894 dem Verkehr übergeben, nachdem bereits in den Jahren 1889 bezw. 1890 die in der Neustadt für den Personenverkehr vorgesehenen beiden Nebenbahnhöfe, der Westbahnhof und der Südbahnhof, und 1892 der vergrößerte Hauptgüterbahnhof Gereon sowie der Güterbahnhof Köln-Süd eröffnet worden waren. Endlich wurde im Jahre 1896 der zur teilweisen Entlastung des Südbahnhofs erbaute Güterbahnhof Köln-Bonnthor dem Verkehr übergeben. Ein neuer Rangierbahnhof am Eifelthor ist in der Ausführung begriffen. Infolge dieser Umgestaltungen sowie der Eröffnung der neuen Hafenanlagen, welche von dem letztgenannten Bahnhofs aus durch die sogenannte Hafenbahn mit den Staatsbahngleisen in Verbindung traten, konnte der alte Bahnhof Thürmchen im Jahre 1897 und kurz darauf auch die Rheinstation geschlossen und beseitigt werden. Der Bahnhof Pantaleon war schon 1889 bezw. 1893 geschlossen worden. Im Kölner Vorortgebiete vollzogen sich während der neunziger Jahre noch mehrfache anderweitige Veränderungen der Bahnhofsanlagen, u. a. wurde ein Bahnanschluß für den 1895 eröffneten Schlacht- und Viehhof gebaut.

¹⁾ Mitteilungen über den Stand und die Verwaltung der Stadt Köln, 2. Heft, Köln 1884, S. 6 ff. — Bericht über den Stand usw. der Gemeindeangelegenheiten 1891—1900, Köln 1902, S. 82 ff.

Während so die linksrheinischen Verkehrsanlagen seit den achtziger Jahren wesentliche Umgestaltungen und Verbesserungen erfuhren, blieben auf der rechtsrheinischen, Deutzer Seite wenigstens innerhalb der Umwallung nicht nur die alten Zustände aufrecht erhalten, sondern wurden durch Beschränkung bzw. Schließung der aus früherer Zeit bestehenden Anlagen noch ungünstiger gestaltet. Dem Güterverkehr dient hier zur Zeit der alte Bergisch-Märkische Bahnhof und weiterhin der außerhalb der Deutzer Umwallung in der Nähe von Kalk gelegene Bahnhof Deutzerfeld. Der alte Köln-Mindener Bahnhof ist für den Verkehr geschlossen worden. Der Personenbahnhof an der Schiffbrücke liegt an dem von der Bergisch-Märkischen Bahn am rechten Rheinufer entlang geführten Eisenbahndamm, der in überaus nachteiliger Weise den Vorort Deutz vom Rhein abschneidet, während der Bahnhof selbst im Laufe der letzten Jahre durch die an und für sich zweckmäßige Verlegung aller wichtigeren Züge in den linksrheinischen Hauptbahnhof an Bedeutung mehr und mehr verloren hat, so daß er gegenwärtig nur noch für die Strecken Mülheim-Bensberg und Mülheim-Kalk in Betracht kommt.

In diesen letzteren Hinweisen liegt bereits eine Andeutung der Unzuträglichkeiten der Deutzer Verkehrsverhältnisse, deren baldige Umgestaltung gerade jetzt die unablässige Sorge der städtischen Verwaltung bildet, eine Frage, die gleichfalls noch eine kurze Beleuchtung verdient¹⁾.

Zu denjenigen Verkehrseinrichtungen, deren Mängel schon seit Jahrzehnten auf das unangenehmste empfunden werden, gehört in erster Linie die 1822 erbaute Schiffbrücke. Ganz abgesehen von der Frage des Brückengeldes, das besonders für Fuhrwerke als ein lästiger und drückender, die beiden Stadtteile Alt-Köln und Deutz ungleichmäßig belastender Zoll empfunden wird, ist die Brücke auch vom technischen Standpunkte aus als eine durchaus unzureichende Verkehrsstraße zu betrachten. Das häufige Öffnen der Brücke ruft fortgesetzte, äußerst störende Verkehrsstockungen hervor; bei Niedrigwasser wie bei Hochwasser wird die Brücke für den Verkehr beladener Fuhrwerke gesperrt, im Winter wird sie bei besonders hohem Wasserstande und bei Eisgang oft wochenlang ausgefahren und ist dann gänzlich unbenutzbar. Wenngleich die Schiffbrücke

¹⁾ Vergl. Stübgen, a. a. O., S. 7 ff., und Jahresbericht der Handelskammer zu Köln für 1899, S. 373 ff.

durch die oben erwähnte Einschränkung des Verkehrs auf dem Deutzer Personenbahnhof und die Führung der Straßenbahn von Köln nach Deutz, Mülheim und Kalk über die feste Brücke an Bedeutung eingebüßt hat, so steht dem doch die Zunahme der Bevölkerung und die Entfaltung des gewerblichen Lebens auf dem rechtsrheinischen Ufer, namentlich in Kalk, gegenüber sowie weiterhin die Erwägung, daß die erhoffte Aufschließung des rechten Rheinufer den Fortbestand der Schiffbrücke unmöglich und den Bau einer zweiten Rheinbrücke zur unabweisbaren Notwendigkeit machen würde. So ist denn das gegenwärtige Verlangen nach einem Ersatz der Schiffbrücke durch eine feste Brücke durchaus begreiflich und berechtigt. Der Ausführung dieses Baues stehen allerdings mancherlei Schwierigkeiten im Wege, besonders bezüglich der Anlage der Rampen auf beiden Ufern. Auf der Kölner Seite wird diese Anlage mit Rücksicht auf die zu erstrebende Beseitigung des nach Freilegung des Bauplatzes der großen Markthalle noch übrig gebliebenen düsteren, engen Stadtteils am Rheinufer zu erfolgen haben, wobei dem Vernehmen nach gleichzeitig der Gesichtspunkt maßgebend sein soll, einen Straßendurchbruch bis zum Neumarkt zu schaffen. In verstärktem Maße greift die Rheinbrückenfrage aber auf die Deutzer Seite hinüber, wo der alte Bahndamm der Bergisch-Märkischen Bahn hindernd entgegentritt und gleichzeitig im Verein mit der Festungsanlage den Stadtteil Deutz von der Verbindung mit dem Rheine abschneidet. Hier treten nun, abgesehen von der Brückenfrage, die Interessen von Deutz selbst in den Vordergrund, das nicht allein vom Rheine abgeschnitten, sondern auch durch seinen engen Festungsgürtel an jeder Weiterentwicklung gehemmt ist in solchem Maße, daß dieser Stadtteil an dem allgemeinen Aufschwung Kölns so gut wie gar keinen Anteil nehmen konnte. Daß somit vom besonderen Standpunkte der Deutzer Interessen die Lösung der Brückenfrage, die Beseitigung des Bahndammes am Rheinufer und die Entfestigung des Ortes zu erstreben ist, liegt auf der Hand. Diese Umgestaltung der Deutzer Verhältnisse liegt aber ebenso sehr im allgemeinen Interesse Kölns, weil die wirtschaftliche Entfaltung des rechtsrheinischen Teiles des Gemeindegebiets eine Lebensfrage für die ganze Stadt bildet. Ein Blick auf den Lageplan von Köln zeigt, daß, während auf dem linken Rheinufer fast das ganze günstig gelegene Gelände entweder schon ausgenutzt ist oder in verhältnismäßig

kurzer Zeit der Bebauung bezw. der Verwertung durch industrielle Anlagen, hauptsächlich in und zwischen den Vororten, entgegenseht, auf dem rechten Rheinufer noch große, außerordentlich günstig gelegene Flächen der Verwertung harren. Will sich daher Köln in raschem Fortschritt entfalten, so wird in erster Linie daran gedacht werden müssen, gerade diese Flächen für die Vergrößerung der Stadt und die weitere industrielle Entwicklung derselben nutzbar zu machen. Auf diese Weise wird auch die Möglichkeit geboten werden können, der Industrie in Köln zur Berührung mit dem Rheinstrom und gleichzeitig mit der Eisenbahn Gelegenheit zu bieten, und weiterhin eine geeignete Stätte für die Abwicklung des Massengüterverkehrs auf dem Rheine zu schaffen, Aufgaben, deren Bedeutung an früherer Stelle, bei Besprechung des Schiffsverkehrs, bereits hervorgehoben wurde.

Um nach allen angedeuteten Richtungen hin für Deutz Wandel zu schaffen, unterhandelt die Kölner Stadtverwaltung zur Zeit mit den maßgebenden Instanzen, namentlich der Militär- und der Eisenbahnverwaltung, und es steht zu hoffen, daß demnächst eine befriedigende Lösung der schwebenden Fragen erzielt werden wird. Zu den Vorschlägen, welche in dieser Beziehung die Stadt bereits im Jahre 1896 der Eisenbahnverwaltung gemacht hat, gehört auch die als Ersatz für den jetzigen, ungünstig gelegenen Bahnhof dienende Schaffung einer hochliegenden Personenstation in Deutz auf dem Gebiete des bisherigen Köln-Mindener Bahnhofs, tunlichst im Anschluß an die jetzige feste Rheinbrücke, und zwar an der durchgehenden Bahnlinie nach Düsseldorf, Elberfeld und Lennep einerseits und Gießen und Niederlahnstein andererseits. Damit würde für Deutz eine den neuzeitlichen Bedürfnissen entsprechende Anlage entstehen, wobei allerdings die unerläßliche Voraussetzung sein muß, daß hierdurch dem Kölner Hauptbahnhof kein Verkehr entzogen wird, da dies eine schwere Schädigung der linksrheinischen Stadt bedeuten würde. Da nun andererseits dieser letztere Bahnhof infolge der inzwischen eingetretenen Verkehrssteigerung trotz seines erst kurzen Bestehens den Ansprüchen nicht mehr genügt, so ist, anscheinend bisher nur von privater Seite, der Vorschlag gemacht worden, den Kölner Hauptbahnhof im Zusammenhang mit den Neuanlagen auf dem rechten Ufer aus einer Kopfstation in eine Durchgangsstation umzuwandeln in der Art, daß die linksrheinischen Züge über den Hauptbahnhof nach Deutz und Kalk

und die rechtsrheinischen Züge in gleicher Weise auf die linke Seite durchgeführt würden, wobei dann auch die Nebenbahnhöfe Köln-West und -Süd, welche zur Zeit nur dem Verkehre in der Richtung nach Bonn und Euskirchen dienen, eine regere Benutzung erfahren würden, was sehr im Interesse der Bewohner des westlichen und südlichen Stadtteils liegt. Vorschlägen dieser Art tritt allerdings das Bedenken entgegen, daß auf der festen Brücke nur zwei Gleise liegen, die schon jetzt durch den Verkehr übermäßig stark in Anspruch genommen sind. Ob diese Schwierigkeiten durch einen Umbau der Brücke oder durch Anlage einer neuen Eisenbahnbrücke im Süden der Stadt, ein Gedanke, der bereits in früheren Jahrzehnten aufgetaucht ist, oder endlich auf beiden Wegen zugleich behoben werden sollen, muß dahingestellt bleiben.

Maßgebend für die bezüglichen Entschließungen ist, neben der Rücksicht auf den Personenverkehr, die Sorge für die Bewältigung des stark zunehmenden Güterverkehrs, für den übrigens auch die bestehenden Güterbahnhöfe nicht mehr hinreichen. Im Laufe der letzten Jahre hat sich die Eisenbahnverwaltung fortwährend genötigt gesehen, Änderungen hinsichtlich der Benutzung der Bahnhöfe durch das Publikum eintreten zu lassen. Aus Raummangel wurde der Stückgut- und Wagenladungsverkehr auf den Deutzer Bahnhöfen hin und her verschoben, und zwar vielfach zum Nachteil der Interessenten. Auf dem linken Ufer gilt ein gleiches bezüglich der Bahnhöfe Köln-Gereon, -Süd und -Bonnthor, immer mit der Begründung, daß der vorhandene Raum den steigenden Verkehrsbedürfnissen nicht mehr genüge. Alles dies zeigt, daß auch die Eisenbahnverwaltung sich der Erkenntnis durchaus nicht verschließt, daß nur durchgreifende Verbesserungen dauernd oder doch für längere Zeit befriedigende Zustände schaffen können. Bezüglich der linksrheinischen Güterbahnhöfe spielt auch die Frage einer neuen Stadterweiterung Kölns in Verbindung mit der Entfestigung hinein, ohne daß zur Zeit schon Bestimmtes über diese Pläne gesagt werden könnte.

Zu denjenigen Maßnahmen, welche seitens der städtischen Verwaltung zum Zwecke der Hebung und Erleichterung des Güterverkehrs, und zwar im Interesse der Kölner Industrie, beschlossen worden sind, verdient endlich noch Erwähnung das Projekt des Baues einer Gürtelbahn um das linksrheinische Köln, das im Jahre 1902 die Stadtverordnetenversammlung beschäftigt

hat und zur Zeit dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten zur Genehmigung vorliegt¹⁾. Diese Bahn soll am Rhein kurz hinter Bayenthal beginnen, zunächst dem Laufe der äußeren (Militär-) Ringstraße folgen, sodann ihren Weg über Bickendorf nehmen zum Anschluß an das Ende der bereits projektierten Kleinbahnlinie Köln-Dormagen (s. Abschnitt IV) und endlich am Rheinufer auslaufen. Sie hat den Zweck, den bestehenden industriellen Anlagen auf dem linken Rheinufer außerhalb der Umwallung, also in und zwischen den Vororten, die bisher größtenteils fehlenden Anschlüsse an die Staatsbahn sowie an die Kleinbahnen zu ermöglichen und weiterhin einen Anreiz zur Ansiedelung neuer industrieller Werke in jenen Geländen zu bieten, wobei die vorgesehene Verbindung mit dem Rheine von großem Werte sein wird. Wenn dort die Bautätigkeit neuerdings auch erfreuliche Fortschritte macht, so liegen doch die Verhältnisse für die Entfaltung der Industrie eben wegen des Fehlens geeigneter Bahnanschlüsse überaus ungünstig, so daß nicht nur die alten Werke vielfach schon vor die Frage gestellt worden sind, ihren Betrieb nach anderen Orten zu verlegen, sondern auch umfangreichere großindustrielle Neuansiedelungen in den letzten Jahren nicht mehr stattgefunden haben. Dies ist, ganz abgesehen von dem großen Nachteil, welcher der Stadt Köln hieraus erwächst, auch um deswillen zu bedauern, weil an und für sich die Industrie auf die Ansiedelung von Fabrikanlagen in den Vorortsbezirken unserer Stadt mit Rücksicht auf die Nähe der Braunkohlengruben des Vorgebirges, die ein sehr geeignetes Heizmaterial bieten, hingewiesen wird. Überdies würde die Gürtelbahn eine auch sozialpolitisch sehr wohltätig wirkende Dezentralisation der Kölner Industrie herbeiführen, nämlich die Ansiedelung der Arbeiter in den Außenorten erleichtern und somit dem nachteiligen Zusammendrängen der Arbeiterbevölkerung in den inneren Teilen der Stadt entgegenwirken. Angesichts der schon früher hervorgehobenen Bedeutung einer nachhaltigen Förderung der Industrie für die wirtschaftliche Zukunft der Stadt ist es anzuerkennen, daß sich die maßgebenden Faktoren der städtischen Verwaltung nicht auf die Aufschließung des rechten Rheinufers beschränken, sondern auch auf dem linken Ufer geeignete Grundlagen für den industriellen Fortschritt schaffen. Vermag zwar die Gürtelbahn den

¹⁾ Jahresbericht der Handelskammer zu Köln für 1901, S. 419 ff.

Vorteil eines Anschlusses an den Wasserverkehr nur insofern zu bieten, als sie mit ihren beiden Endpunkten am Rheine ausläuft, so ist doch schon dieser Vorteil namentlich im Interesse des Hafenverkehrs nicht zu unterschätzen. Die Frage, wer am zweckmäßigsten der Unternehmer der Gürtelbahn sein wird, ist erfreulicherweise dahin entschieden worden, daß die Stadt Köln mit Genehmigung des Ministers den Ausbau der Bahn übernimmt. Übrigens muß auf die Erörterung selbst der für die Durchführung des Unternehmens wesentlichen Einzelheiten hier verzichtet werden, und es mag nur dem Wunsche Ausdruck gegeben werden, daß auch dieses bedeutsame Projekt zum Wohle der Stadt baldigst zur Verwirklichung gelangen möge.

Sollten die vorstehenden Andeutungen über die Kölner Eisenbahnverhältnisse in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft die örtlichen Einzelfragen vielleicht zu sehr betont haben, so darf doch anderseits gesagt werden, daß das hier zum Ausdruck kommende Ringen nach Fortentwicklung des Kölner Wirtschaftslebens insofern ein weiteres Interesse bietet, als es an ähnlichen Problemen in anderen Großstädten gewiß nicht fehlt, und neben örtlichen Sorgen hoffentlich auch einzelne allgemeinere Gesichtspunkte aus der bisherigen Darstellung hervorgetreten sein werden.

Als Abschluß und ergänzende Erläuterung der Betrachtung des Kölner Eisenbahnwesens mögen nunmehr einige statistische Angaben folgen. Über den Verkehr auf den Kölner Bahnhöfen gibt die nachstehende Tabelle für das Jahr 1901¹⁾ nähere Auskunft.

Die Gesamtziffern für den Güterverkehr enthalten neben dem Stückgutverkehr (einschl. Eil- und Expresgut) den Wagenladungs- und Dienstgutverkehr. Letzterer ist mit insgesamt 349 788 t im ganzen von untergeordneter Bedeutung, erreicht aber auf den Stationen Hauptbahnhof und Nippes (neuer Bahnhof) die Höhe des Wagenladungsverkehrs, der allerdings auf der erstgenannten Station auch nur gering ist. Im übrigen tritt aus den folgenden Ziffern die verkehrstechnische Bestimmung der einzelnen Bahnhöfe mit genügender Deutlichkeit hervor. Der Güterbahnhof Köln-Süd wurde

¹⁾ Es handelt sich hierbei, wie auch bei den späteren Angaben, um das Betriebsjahr, welches die Zeit vom 1. April des betreffenden Jahres bis zum 31. März des folgenden Jahres umfaßt. Die nachstehenden eisenbahnstatistischen Daten sind den Jahresberichten der Kölner Handelskammer entnommen.

im Jahre 1899 für den Frachtstückgutverkehr geschlossen und letzterer dem 1896 eröffneten Bahnhof Bonnthor überwiesen. Der Bahnhof Deutzerfeld dient, nachdem ihm im Jahre 1900 der öffentliche Wagenladungsverkehr entzogen wurde, nur den industriellen Anschlußwerken.

Stationen	Zahl der ausgegebenen Fahrkarten	Güterempfang und Versand in t		Viehverkehr in Stück
		zusammen	darunter Stückgut	
Hauptbahnhof	4 246 048	78 268	54 996	6 413
Gereon	—	611 642	165 667	8 883
Westbahnhof	113 330	—	—	—
Südbahnhof	367 224	380 611	116	—
Bonnthor	—	277 415	55 849	—
Hafen	—	312 714	267	—
Ehrenfeld	244 689	841 998	40 389	4 263
Nippes (Werkstätte)	74 482	1 686	1 686	—
Nippes (neuer Bahnhof)	—	237 089	7 856	7 556
Nippes (Viehhof)	—	11 400	512	308 859
Deutz	134 637	570 306	35 702	1 026
Deutzerfeld	—	631 432	3 743	—
<hr/>				
Kölner Bahnhöfe zusammen ¹⁾	5 180 410	3 954 561	366 783	337 000

Was die Richtung des Güterverkehrs auf den Kölner Bahnhöfen anbetrifft, so sind dem amtlichen Material zunächst nur die Angaben über den Empfang und Versand zu entnehmen. Darnach sind im Jahre 1901 auf sämtlichen Stationen angekommen bzw. abgegangen an Stückgut 155 523 bzw. 211 260 t, an Wagenladungen 2 274 859 bzw. 963 131 t, an Dienstgut 212 756 bzw. 137 032 t, insgesamt 2 643 138 bzw. 1 311 423 t, endlich im Viehverkehr 277 683 bzw. 59 317 Stück. Von dem Viehverkehr überhaupt entfielen, wie hier noch bemerkt sein mag, 88 256 Stück auf das Großvieh und 248 744 Stück auf das Kleinvieh. Wie im Kölner Hafenverkehr, so überwiegt also auch im Eisenbahnverkehr der Empfang den Versand um ein Bedeutendes, ja er war im Jahre 1901 doppelt so groß als dieser. Dieses Übergewicht tritt speziell im Wagenladungs- und Viehverkehr hervor, wo der Verbrauch an industriellen Rohstoffen und an Nahrungsmitteln im Bezirke der Stadt für die obige Gestaltung der Ziffern entscheidend

¹⁾ Die außer den genannten im Stadtkreise Köln liegenden Bahnhöfe Bocklemünd und Longerich sind, als weitab von der eigentlichen Stadt Köln liegend, hier nicht berücksichtigt.

ist, während beim Stückgutverkehr die stärkere Versendung gewerblicher Fertigfabrikate das Überwiegen der Versandziffern hervorgerufen haben wird. Wie viel im übrigen von dem Umfange des Eisenbahnverkehrs dem Handel und insbesondere dem Eigenhandel der Stadt zuzuschreiben ist, läßt sich natürlich ebenso wenig feststellen wie beim Hafenverkehr. Nicht ohne Interesse würde es sein, die Richtung des Kölner Eisenbahngüterverkehrs mit näherer Unterscheidung der einzelnen Gebiete verfolgen zu können, wie dies bezüglich der Rheinschiffahrt möglich war. In dieser Beziehung versagt jedoch das vorhandene Material, da die amtliche „Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen“ nur nach größeren Verkehrsbezirken aufgestellt ist und auch die Stationsstatistik der Direktionen die erforderlichen Einzelnachweise nicht bringt.

Mit wünschenswerter Ausführlichkeit sind dagegen in diesen amtlichen Quellen die Güterarten berücksichtigt. Eine eingehendere Darstellung dieser Seite der Statistik würde den Charakter des Kölner Handels und der Verkehrsbeziehungen der Industrie in interessanter Weise beleuchten. Hier können nur einige Hinweise auf die bezüglichen Daten für einzelne wichtigere Güter im Vergleich mit der schon früher kurz besprochenen Güterbewegung des Hafenverkehrs Platz finden, eine Gegenüberstellung, die freilich einerseits durch die ungleiche Trennung der Güterarten in beiden Statistiken, andererseits wegen der Nichtübereinstimmung von Kalenderjahr (Hafen) und Betriebsjahr (Eisenbahn) an Ungenauigkeiten leidet. Nimmt man das Jahr 1901 zunächst für die Betrachtung des Güterempfangs als Grundlage an, so ergibt sich, daß, wie früher schon angedeutet, der Bezug an Brennmaterial fast ausschließlich mit der Eisenbahn erfolgt. Es wurden nämlich im Hafen 42 461 t, mit der Eisenbahn dagegen 1 164 034 t angebracht, darunter 877 218 t Steinkohlen und 219 371 t Briketts. Die Mineralölaufuhr geschieht hauptsächlich per Schiff, während das Petroleum aus den Lagerstätten in Mülheim, Neuß usw. mit der Bahn bezogen wird. Letzteres gilt auch für Eisen und Eisenwaren, von denen per Bahn 213 438 t und per Schiff nur 4 646 t angebracht wurden. Der Getreideverkehr vollzieht sich dagegen vorwiegend auf dem Wasserwege mit 104 964 t gegen 19 354 t auf der Eisenbahn. Die Zufuhr an Fettwaren erfolgt ziemlich gleich stark auf dem Land- und Wasserwege, ebenso sind bei den verschiedenen

Arten von Nahrungsmitteln beide Transportwege beträchtlich in Anspruch genommen; doch überwiegt u. a. bei Kartoffeln, sonstigen Früchten und Gemüsen, ferner bei Mühlenfabrikaten, Salz und Rohzucker der Eisenbahnverkehr. Die Anfuhr von Holz geschah mit 69 938 t zu Wasser und 65 196 t vermittelt der Eisenbahn. Steine, Erde, Kies, Zement, Ziegel, Kalk, Schiefer und ähnlicher Baubedarf wurden in Höhe von 262 122 t, also überwiegend per Bahn und nur in Höhe von 27 826 t per Schiff angebracht. Beim Viehverkehr ist die Schifffahrt so gut wie gar nicht beteiligt. Wendet sich die Betrachtung nunmehr dem Versand zu, so ergibt sich, daß derselbe für Brennmaterialien bisher in der Hauptsache, nämlich mit 118 865 t, auf der Bahn sich vollzieht, und zwar kommen hierbei namentlich Koks (aus der Kölner Gasanstalt), Braunkohlen und Briketts (aus den Gruben am Vorgebirge) in Betracht. Bemerkenswert ist ferner, daß der Versand von Farben, Bleiweiß u. dergl. und Farberden, den Erzeugnissen der Kölner Industrie, fast ausschließlich dem Wasserwege zugute kommt, dagegen sind auf den Eisenbahnversand die künstlichen Düngemittel angewiesen, deren Rohmaterialien teils per Eisenbahn, teils per Schiff bezogen werden. Verarbeitetes Eisen wird vorwiegend per Bahn (119 816 t) befördert. Erze und Mineralien, welche in erheblicher Menge dem Kölner Hafen zugeführt werden, kamen auf dem Eisenbahnwege in Höhe von 48 810 t zur Versendung. Die per Schiff angebrachten Getreidemengen gelangen, soweit sie nicht dem Kölner Verbrauche dienen bzw. in den hiesigen Mühlen verarbeitet werden, hauptsächlich auf der Bahn (58 641 t) zum Weiterversand. Auch die Holzabfuhr vollzieht sich lediglich per Bahn (53 711 t), ebenso diejenige von Schwefelsäure aus den Kalker Fabriken. Weiterhin überwiegt der Bahnversand weitaus bei den Fabrikaten der Mühlenindustrie (39 709 t). Der Versand des in den Kölner Fabriken raffinierten Zuckers verteilte sich mit 38 765 t auf den Wasserweg und mit 19 267 t auf die Bahn. Wie bei der Anfuhr, so kommt auch für die Abfuhr von Steinen, Kies u. dergl. vorwiegend die Eisenbahn in Betracht (145 042 t). Abgesehen von der geographischen Lage der Bezugs- und Versandorte selbst, für welche ja die Wasserstraße nur bei bestimmten Transportrichtungen überhaupt in Frage kommen kann, sind für die Wahl des Transportmittels die einerseits in bezug auf die Schnelligkeit und andererseits in bezug auf die Billigkeit der Verfrachtung zu stellenden Ansprüche maß-

gebend. So fällt die Wahl entweder auf den rascheren Eisenbahnweg oder auf den billigeren Wasserweg, oder aber, namentlich bei Transporten auf weitere Entfernungen, nacheinander auf beide Wege, je nach der Güterart und den Umständen des einzelnen Falles.

Ließ sich der Kölner Hafenverkehr, dessen Statistik seitens der Stadtverwaltung von jeher sorgfältig gepflegt wurde, Jahrzehnte hindurch zurückverfolgen, so ist ein gleiches bezüglich des Eisenbahnverkehrs leider nicht möglich, weil das in den Berichten der früheren Privatbahnen enthaltene Material eine zuverlässige Bearbeitung nicht gefunden hat und auch die jetzige Staatsbahnverwaltung die Kölner Verkehrsziffern nur für die einzelnen Stationen angibt, deren Zusammenstellung in den älteren Handelskammerberichten unseren Zwecken nicht genügt. Vergleichbare Angaben finden sich dort erst vom Jahre 1893 ab. Darnach ergibt sich für die zeitliche Entwicklung des Eisenbahnverkehrs der Kölner Bahnhöfe folgendes:

Jahre	Zahl der ausgegebenen Fahrkarten	Güterempfang und Versand in t		Viehverkehr in Stück
		zusammen	darunter Stückgut	
1893	3 330 909	2 590 976	246 178	236 112
1894	2 982 137	2 638 338	263 756	241 040
1895	2 940 076	2 869 598	271 446	272 523
1896	3 264 031	3 299 907	281 534	293 010
1897	3 615 564	3 428 759	310 296	279 242
1898	4 052 745	3 689 141	334 462	284 694
1899	4 817 776	4 026 878	365 702	334 730
1900	5 154 882	3 905 725	361 328	345 883
1901	5 180 410	3 954 561	366 783	337 000

Der Personen- und Güterverkehr hat somit innerhalb des obigen Zeitraumes, dank dem allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung, eine überaus erfreuliche Zunahme erfahren, auf welche allerdings im Güterverkehr unter dem Einfluß der im Jahre 1900 eingetretenen Krisis im Geschäftsleben ein wenn auch nur unbedeutender Rückschlag gefolgt ist. Entsprechend dieser Entwicklung stiegen die Verkehrsbruttoeinnahmen der Kölner Bahnhöfe von 1893 bis 1901 erheblich und zwar im Personen- (einschl. Gepäck-) Verkehr von 8 163 602 *M.* auf 13 528 983 *M.*, im Güter- und Viehverkehr von 10 420 435 *M.* auf 13 107 058 *M.* (1899 betrug diese Einnahme 14 403 521 *M.*), zusammen demnach von 18 584 037 *M.* auf 26 636 041 *M.* Den aus älterer Zeit vorliegenden Angaben

läßt sich mit einiger Bestimmtheit entnehmen, daß der Güterverkehr Kölns im Jahre 1850: 169 070 t, 1860: 694 884 t und 1880: 1 152 056 t betragen hat, so daß der bis 1880 ohnehin schon erheblich gestiegene Verkehr damals doch noch nicht den dritten Teil des gegenwärtigen ausmachte.

Es würde nun weiterhin von Interesse sein, den Kölner Eisenbahnverkehr mit demjenigen anderer größerer Städte zu vergleichen. Leider fehlt aber auch hier jedes brauchbare Material. Dasselbe müßte aus den amtlichen Stationsstatistiken für die einzelnen Stadtgebiete zusammengestellt werden unter genauer Berücksichtigung der Verkehrs- und wirtschaftlichen Verhältnisse der einzelnen Gemeinden. Es sei hier nur auf den Personenverkehr der Bahnhöfe Frankfurts hingewiesen, welches ja einen ähnlichen Verkehrsmittelpunkt für das südlichere Deutschland bildet wie Köln für Westdeutschland. Auf den Frankfurter Bahnhöfen wurden im Jahre 1900 insgesamt 5 736 278 Fahrkarten ausgegeben gegen 5 154 882 auf den Kölner Stationen. Dem Frankfurter Hauptbahnhof fallen von obiger Ziffer 3 450 996 Fahrkarten zu, gegen 4 233 554 Fahrkarten des Kölner Hauptbahnhofs. Letzterer würde hiernach also den bedeutenderen Verkehr aufweisen. Für die größere Gesamtziffer Frankfurts fällt vor allem der Verkehr auf dem Bahnhofe Sachsenhausen-Alt mit 1 026 505 ausgegebenen Fahrkarten ins Gewicht. Bei einem solchen Vergleich ist übrigens zu beachten, daß die Zahl der ausgegebenen Fahrkarten nicht den alleinigen Maßstab für den Personenverkehr abgeben kann, weil daneben, abgesehen vom Ankunftsverkehr, auch der Durchreiseverkehr und der Rückreiseverkehr (mit Rückfahrkarten von anderen Stationen) in Betracht kommen. Beides bleibt in jenen Ziffern unberücksichtigt, und es zeigt sich auch hier, daß eine statistische Beurteilung des Verkehrsumfanges verschiedener Städte mehr Schwierigkeiten bietet, als es auf den ersten Blick scheinen mag.

IV.

Das Eisenbahnwesen im Gebiete der Stadt Köln erforderte eine etwas eingehendere Betrachtung nicht nur wegen der Wichtigkeit des Verkehrsmittels an und für sich, sondern auch mit Rücksicht auf die entscheidende Bedeutung, welche die erste Entstehung und der allmähliche Ausbau der großen Bahnlinien für die Stellung Kölns im Kreise der westdeutschen Städte gehabt haben. In diesem

Eisenbahnwesen, das ja bekanntlich bei uns in Preußen zu einem überaus wichtigen Gebiete staatlicher Lebensäußerung geworden ist, erschöpft sich nun aber das Eisenbahnverkehrswesen der Gegenwart nicht mehr, sondern es tritt als Ergänzung das sogen. Kleinbahnwesen hinzu, das seinerseits wiederum, wenigstens im großstädtischen Verkehr, als in enger Beziehung zum Straßenbahnwesen stehend gedacht werden muß. Auch über diese beiden Verkehrsmittel ist daher noch einiges zu sagen.

Was zunächst das Kleinbahnwesen anbetrifft, so geht dasselbe, historisch betrachtet, dem Großbahnwesen insofern voraus, als die ersten schüchternen Versuche mit dem Bau von Eisenbahnen überhaupt zu Beginn des vorigen Jahrhunderts sich auf die Anlage kurzer Strecken mit einfachstem Betriebe beschränkten. Verkehrswirtschaftlich ist dagegen das Kleinbahnwesen unzweifelhaft eine Errungenschaft der Neuzeit und dazu bestimmt, den großen Bahnlinien ergänzend und unterstützend zur Seite zu treten¹⁾. Wie schon die früheren Hinweise auf die Entwicklung der Bahnlinien im Kölner Bezirke haben erkennen lassen, war in der Zeit des Entstehens und allmählichen Ausbaues des Eisenbahnnetzes das Bestreben naturgemäß vor allem dahin gerichtet, die bedeutenderen Städte in möglichst gerader Richtung durch Schienenwege zu verbinden, wobei allerdings auch örtlichen Bedürfnissen, namentlich soweit dazwischenliegende Orte in Betracht kamen, Rechnung getragen werden konnte, aber eine eingehendere Pflege der örtlichen Verkehrsbeziehungen gar nicht oder doch nur in geringem Maße, unter Umständen durch Anlage von Nebenbahnen („Bahnen von untergeordneter Bedeutung“), möglich war. Auf diesem Standpunkte wird der Staat im wesentlichen auch heute noch stehen bleiben und die Sorge für die räumlich enger begrenzten Verkehrsbedürfnisse anderen Faktoren überlassen müssen. Als solche kommen nun zunächst die öffentlichen Körperschaften, vor allem die Gemeinden in Betracht, daneben aber auch die Privatunternehmungen, letztere namentlich dort, wo jene Instanzen versagen. Übrigens beteiligt sich die Staatsverwaltung indirekt insofern

¹⁾ Vergl. Gustav Cohn, System der Nationalökonomie, 3. Band: Nationalökonomie des Handels- und Verkehrswesens. Stuttgart 1898, S. 962 ff. — R. van der Borgh, Das Verkehrswesen. Leipzig 1894, S. 274 ff. — Stübgen, a. a. O., S. 12 ff.

an dem Kleinbahnbau, als staatlicherseits zum Zwecke der Förderung solcher Anlagen nicht unerhebliche Summen bereitgestellt worden sind, von denen freilich dem Kölner Bezirke schwerlich etwas zu gute kommen dürfte. (Gesetze vom 25. Mai 1900 und 20. Mai 1902.) Im Gebiete Preußens war für die rechtliche Stellung solcher Kleinbahnanlagen lange Zeit allein maßgebend das in den Anfängen des Eisenbahnwesens überhaupt erlassene allgemeine Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838. Erst als vor etwa einem Jahrzehnt das Kleinbahnwesen kräftiger sich zu entwickeln begann, stellte das besondere Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 diejenigen Grundsätze und Anforderungen fest, die von Staatswegen in bezug auf die Anlage und die Betriebssicherheit sowie im Interesse der Wahrung des öffentlichen Verkehrs gegenüber Verkehrsunternehmungen jener Art geltend zu machen sind. Darnach sind Kleinbahnen die dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen, welche wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Eisenbahnverkehr dem obigen Gesetze von 1838 nicht mehr unterliegen. Insbesondere sind Kleinbahnen der Regel nach solche Bahnen, die hauptsächlich den örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirkes oder benachbarter Gemeindebezirke vermitteln, sowie Bahnen, welche nicht mit Lokomotiven betrieben werden. Als Fortbewegungsmittel dient neben der Dampfkraft bei den Kleinbahnen vor allem die Elektrizität. Die Bahnen sind teils schmalspurig, teils vollspurig, und es scheint, als ob neuerdings mehr und mehr die Anschauung zum Durchbruch gelangt, daß wenigstens bei entwickeltem Verkehre die Vollspur auch bei Kleinbahnen wegen der Möglichkeit größerer Fahrgeschwindigkeit sowie der Übernahme von Staatsgüterwagen unter Vermeidung der Umladung trotz der etwa größeren Kosten der ersten Anlage den Vorzug verdient. Im übrigen ist die Stellung der Kleinbahnen gegenüber den Nebenbahnen sowohl in bezug auf die Technik (Benutzung der Kunststraßen, Fahrgeschwindigkeit usw.) wie in bezug auf die wirtschaftlichen Zwecke keine fest umgrenzte. So schwankt denn auch die jeweilige Entscheidung hinsichtlich der Unterstellung der Kleinbahnen unter das Gesetz von 1838 oder dasjenige von 1892. Die eigenartige Mittelstellung der Kleinbahnen zwischen den Nebenbahnen und den Straßenbahnen kommt u. a. darin zum Ausdruck, daß auch behördlicherseits von „nebenbahnähnlichen Kleinbahnen“ und „straßenbahnähnlichen Kleinbahnen“ die Rede ist.

Die Bedeutung der Kleinbahnen im Gebiete einer Großstadt liegt nun vor allem darin, daß sie den Verkehr mit den Wohnplätzen der Umgebung ganz wesentlich fördern, sei es, daß dieselben bisher überhaupt keine Bahnverbindung hatten, oder daß die durch die Staatsbahnen unterhaltene Verbindung als für die Aufnahme auch des kleineren Ortsverkehrs nicht tauglich anzusehen ist. Die Kleinbahn vermag nämlich wegen ihrer nur wenig beengten Linienführung und wegen der Einfachheit des Betriebes sich der Lage und Gestalt der Wohnplätze anzubequemen, durch zahlreiche Haltestellen auch dem bescheidensten Verkehrsbedürfnis Rechnung zu tragen und dadurch die in der weiteren Umgebung der Stadt angesiedelte Bevölkerung in die engste Beziehung zum Mittelpunkte zu setzen. Die Schaffung und die Unterhaltung solcher engeren Beziehungen werden aber von beiden Seiten sehr begehrt. Überall dort, wo man wie in Köln bei der Versorgung des Lebensmittelmarktes mit den täglichen Zufuhren aus der landwirtschaftlich intensiv bewirtschafteten näheren Umgebung zu rechnen hat, werden dieselben durch Kleinbahnen außerordentlich erleichtert, die überdies aber auch das ländliche Publikum als Käufer der Großstadt zuführen und so überhaupt den Warenaustausch zwischen Stadt und Land lebhafter gestalten. Weiterhin wird der großstädtischen Industrie eine erhebliche Förderung zu teil durch die Möglichkeit, Arbeiter aus den umliegenden Orten heranzuziehen, was nicht nur der gegenwärtig vielfach beobachteten Tendenz der Industrie, die Großstadt zu meiden, entgegenwirkt und insofern wieder dieser selbst zu gute kommt, sondern auch ebenso sehr der ländlichen Umgebung dient, indem die in der Landwirtschaft nicht verwendeten Arbeitskräfte einen auskömmlichen Unterhalt gewinnen, ohne daß sie gezwungen sind, ihren Wohnsitz aufzugeben. Liegt schon in diesen Aufgaben der Kleinbahnen die Aufforderung, sie sowohl für den Personen- wie für den Stückguttransport tauglich zu machen, so können sie unter Umständen auch den Massengüterverkehr der Staatsbahnen unterstützen dadurch, daß die Güterwagen von der Staatsbahn auf die Kleinbahn und umgekehrt übernommen und so dem endgültigen Bestimmungsort bzw. dem Versandort möglichst nahegebracht werden, was namentlich für industrielle Anlagen von Bedeutung ist. Ein interessantes Beispiel hierfür bildet die oben erwähnte, von der Stadt Köln geplante Gürtelbahn um das linksrheinische Köln, für welche übrigens

der Anschluß an andere Kleinbahnen vorgesehen ist. Eine nicht geringe Bedeutung kommt endlich den Kleinbahnen im Hinblick auf das Erholungsbedürfnis der großstädtischen Bevölkerung zu, und dies gilt namentlich wieder für Köln, das in einer fruchtbaren Niederung mit intensivem landwirtschaftlichem Betrieb, in einer „Kulturwüste“ ohne jeden Baumwuchs gelegen, eine nähere Umgebung besitzt, die nur geringen landschaftlichen Reiz hat, während im Umkreise von 10 bis 20 km von der Stadt auf dem linken Rheinufer die Gegend des Vorgebirges, auf dem rechten das Bergische Land zahlreiche erwünschte Ausflugspunkte darbieten. So ist denn der Kleinbahnverkehr besonders geeignet, einen regen Personen- wie Gütertausch zwischen der Großstadt und ihrer weiteren Umgebung herbeizuführen und damit für jene ein lokales Wirtschaftsgebiet zu schaffen und zu entwickeln nach Art der mittelalterlichen Bannmeile, freilich nicht wie damals mit Hilfe von Zwangs- und Bannrechten, sondern auf der Grundlage freiwilliger Interessengemeinschaft zwischen der Großstadt auf der einen und den ihr benachbarten kleinstädtischen und ländlichen Ansiedelungen auf der anderen Seite¹⁾.

Die hier kurz entwickelten Gesichtspunkte sind nun auch diejenigen, von denen aus neuerdings die Pflege des Kleinbahnwesens seitens der stadtkölnischen Verwaltung erfolgt, besonders nachdem zu diesem Zwecke im Jahre 1900 eine besondere „Bauinspektion für Vorortbahnen“ ins Leben gerufen worden ist. Diese Bemühungen sind allerdings bisher über die Anfangsstadien noch nicht hinausge-
 gelangt. Wir haben es, abgesehen von der schon im Bau befindlichen Linie nach Rath, mit mehr oder minder fertigen Plänen, Anträgen bzw. ausführungsfähigen Projekten zu tun. Aber gerade deshalb, weil die städtische Verwaltung bisher vor allem die leitenden Gedanken für ihr planmäßiges, nach großen Gesichtspunkten angelegtes Vorgehen aufstellen mußte, durfte hier ein Hinweis auf die allgemeine verkehrswirtschaftliche Bedeutung des Kleinbahnwesens Platz finden.

Völlig fehlen freilich die Kleinbahnen im Kölner Gebiete nicht. Wie in anderen städtischen und ländlichen Distrikten hiesiger Gegend von privater Seite der Bau von Kleinbahnen gefördert

¹⁾ Vergl. Wirminghaus, Die wirtschaftspolitischen Aufgaben der Stadt Köln, S. 30.

worden ist¹⁾, so ist man in unserm Bezirke schon vor etwa zehn Jahren in gleicher Weise vorgegangen, wobei aber nicht die eigentliche Privatunternehmung, sondern die beteiligten Kreise bzw. Gemeinden die betreffenden Verkehrslinien ins Leben riefen²⁾. In der Absicht, die zwischen Köln und Bonn am Vorgebirge sich hinziehenden zahlreichen Ortschaften durch eine Bahn mit jenen beiden Städten zu verbinden, beschlossen die Vertreter der Stadt- und Landkreise Köln und Bonn im Jahre 1892 den Bau einer schmalspurigen Nebeneisenbahn auf dieser Strecke und gründeten zu diesem Zwecke eine Aktiengesellschaft, welche 1897 die Firma: Aktiengesellschaft der Köln-Bonner Kreisbahnen annahm. Der Bau und der Betrieb der Bahnen wurden zunächst einer Privatunternehmung übertragen, im Jahre 1901 jedoch von der Gesellschaft selbst in die Hand genommen. Das ursprüngliche Aktienkapital von 1800000 \mathcal{M} wurde im Jahre 1900 auf 6000000 \mathcal{M} erhöht. Die Eröffnung der Teilstrecke Bonn-Brühl erfolgte Mitte des Jahres 1897, derjenigen von Brühl nach Köln zu Beginn des Jahres 1898. Zuerst nur dem Personenverkehr dienend, wurde diese „Vorgebirgsbahn“ seit 1899 auch dem Marktgutverkehr geöffnet. Späterhin hat das Unternehmen durch sich anschließende neue Kleinbahnlinien noch erhebliche Erweiterungen erfahren, die teils schon vollendet, teils in Ausführung begriffen sind. Diese Erweiterungen beziehen sich einmal auf den Bau der sogen. „Rheinuferbahn“ von Bonn über Wesseling nach Sürth mit Weiterführung nach Köln, sodann auf die Schaffung einer Verbindungslinie zwischen der Rheinufer- und der Vorgebirgsbahn, und zwar von Vochem über Brühl und Wesseling nach Godorf. Diese 1897 als Kleinbahn genehmigte Verbindungslinie konnte in den Jahren 1900 bzw. 1901 dem Verkehr übergeben werden. Der 1898 genehmigte Bau der Rheinuferbahn ist für die Teilstrecke Godorf-Sürth fertiggestellt und wird im übrigen rasch weiter gefördert. Die Bahn erhält bei Marienburg Anschluß an die geplante Gürtelbahn und an die Straßen-

¹⁾ Es sind hieran u. a. auch zwei in Köln ansässige Verkehrsunternehmungen, nämlich die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft und die Vereinigten Westdeutschen Kleinbahnen, beides Aktiengesellschaften, beteiligt. Näheres hierüber in den Jahresberichten der Handelskammer zu Köln.

²⁾ Vergl. hierzu wie zu den einzelnen stadtkölnischen Projekten den zehnjährigen Verwaltungsbericht der Stadt, S. 84 ff., ferner den Bericht für 1901, S. 35 ff., endlich Stübben, Kölner Verkehrsfragen, S. 12 ff.

bahn sowie, unter Benutzung der Gleise der letzteren, weiterhin an den Hafen und an die Staatsbahn. Der Marktgutverkehr der Köln-Bonner Kreisbahnen soll demnächst in gleicher Weise bis an die zur Zeit in Ausführung begriffene große Markthalle am Heumarkt geleitet werden; der bisher schon den Marktzwecken dienende Anschluß bleibt bestehen. Inzwischen ist der Verkehr der genannten Bahnlinien auch auf Wagenladungen und Stückgüter ausgedehnt worden. Ebenso ist ein direkter Wagenladungsverkehr bestimmter Güter zwischen den Stationen dieser Bahnen und denjenigen der benachbarten Kleinbahnen (Bergheimer, Euskirchener Kleinbahnen, Kleinbahn Mödrath-Liblar-Brühl) eingerichtet worden. Die Schaffung eines gleichen Verkehrsverhältnisses zu den Stationen der Staatsbahn ist sichergestellt. Da die für obige Linien ursprünglich gewählte Schmalspur sich als unzweckmäßig erwiesen hat wegen der Unmöglichkeit der Übernahme von Staatsbahngüterwagen sowie wegen der geringen, den Personenverkehr hemmenden Fahrgeschwindigkeit, soll die Rheinuferbahn vollspurig gebaut werden, nachdem bereits die Verbindungslinie Brühl-Wesseling dreischienig angelegt wurde. Auch für die Vorgebirgsbahn ist der Ersatz der Schmalspur durch die Vollspur ins Auge gefaßt. Der jetzige Dampflokomotivbetrieb wird hoffentlich schon bald dem elektrischen weichen können. Infolge des in vieler Beziehung unzweckmäßigen Baues der älteren Strecken sind die Betriebsergebnisse der Köln-Bonner Kreisbahnen bisher noch keine befriedigende gewesen. Auf der Vorgebirgsbahn wurden im Geschäftsjahr 1901 1522822 Personen befördert; die Einnahmen aus diesem Verkehr betragen 300625 *M*, diejenigen aus dem Güterverkehr 63097 *M*, so daß sich mit den sonstigen Einnahmen in Höhe von 32944 *M* eine Gesamteinnahme von 396666 *M* ergibt. Letztere belief sich für die Strecke Vochem-Brühl-Wesseling auf 50819 *M*, darunter 3725 *M* aus dem Personen- und 45797 *M* aus dem Güterverkehr. Die Gesamteinnahme beider Linien betrug somit 447485 *M*, woraus sich nach Abzug der Ausgaben ein Reingewinn von nur 38183 *M* ergab. Indessen dürfte für die Zukunft eine lebhaftere Verkehrssteigerung zu erwarten sein, für den Güterverkehr besonders auch dann, wenn erst der im November 1901 in Betrieb genommene Rheinüberladebahnhof bei Wesseling voll zur Geltung gelangt sein wird.

An weiteren Kleinbahnen in der näheren Umgebung Kölns besteht außer der genannten noch die Kleinbahn Köln-Frechen,

mit Weiterführung nach Benzlath zum Anschluß an die Kleinbahnen jenseit des Vorgebirges. Dieses von der „Kontinentalen Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft“ in Berlin gepachtete Unternehmen gehört der Gemeinde Frechen. Die Teilstrecke Köln (Schaafenstraße)-Frechen mit der im Interesse des Güterverkehrs gebauten Abzweigung nach dem Staatsbahnhof Ehrenfeld wurde im November 1893, die Reststrecke im März 1894* eröffnet. Im Jahre 1902 erbrachte der Güterverkehr, der besonders wegen der benachbarten Braunkohlengruben sowie der sonstigen Industrieanlagen bei Frechen Bedeutung hat, eine Einnahme von 221 874 *M.* Der Personenverkehr, aus welchem 106 563 *M.* vereinnahmt wurden, kommt auch den in Frechen wohnenden, in Köln beschäftigten Arbeitern zu gute. Wie der Kölner Verwaltungsbericht für 1901 hervorhebt, sind mit der Gemeinde Frechen Verhandlungen angeknüpft, welche bei dem demnächstigen Ablauf des gegenwärtigen Pachtvertrages darauf hinielen, diese Kleinbahn in engere Beziehungen zur Stadt und dem von dieser geplanten Vorortbahnnetz zu bringen und durch Kauf in Kölner Eigentum übergehen zu lassen. Voraussichtlich wird dann auch hier der Dampflokomotivbetrieb durch den elektrischen ersetzt werden. Der jenem Vorgehen zugrunde liegende Gedanke, wonach die zweckmäßige Ausgestaltung des Kleinbahnwesens im Gebiete einer Großstadt am meisten dadurch gewährleistet ist, daß die städtische Verwaltung den Bau und den Betrieb selbst in die Hand nimmt, erscheint aus den hernach auch bezüglich des Straßenbahnwesens geltend zu machenden Gründen durchaus zutreffend. Dementsprechend ist die Stadt Köln ja auch neuerdings dazu übergegangen, den weiteren Bau von Kleinbahnen selbständig zu betreiben.

Was nun diese Kleinbahnen der Stadt Köln anbetrifft, so wurden und werden dieserhalb Verhandlungen mit den beteiligten Kreisen und Gemeinden sowie mit der Staatsregierung als Aufsichtsbehörde geführt, welche auch zum Teil bereits zu einem befriedigenden Ergebnis geführt haben, so daß mit dem Ausbau einer dieser Strecken schon begonnen werden konnte. Bisher ist jedoch, wie früher bereits bemerkt wurde, von den betreffenden Bahnlinien noch keine einzige zur Ausführung gelangt. Es erscheint daher auch nicht erforderlich, die Einzelheiten dieser in den bezüglichen Denkschriften der städtischen Verwaltung dargelegten Projekte näher zu beschreiben. Auf dem linken Rheinufer kommt hier

namentlich der Bau einer Bahn von Köln über Niehl nach Worringen und Dormagen sowie der Linie Köln-Brauweiler-Glessen-Ichendorf (am Vorgebirge) in Betracht; beide Linien sollen Anschluß an die früher genannte Gürtelbahn erhalten und neben dem Personen- auch dem Güter- (insbesondere Massengüter-) Verkehr dienen. Was jene erstere Bahn anbetrifft, so hat die Stadtverordnetenversammlung bisher nur die Strecke von Köln nach Merkenich mit einer Verbindung von Niehl nach dem Staatsbahnhof Nippes genehmigt, die Reststrecke über Merkenich hinaus nach Dormagen dagegen leider abgelehnt; es ist indessen zu hoffen, daß der Bau dieser Strecke in absehbarer Zeit ebenfalls verwirklicht werden wird. Noch mehr zu beklagen ist es, daß infolge der entgegenstehenden Interessen anderer Bahnen dem Bau der Kleinbahn nach Ichendorf Hindernisse in den Weg getreten sind, so daß dieses Projekt vorläufig als gescheitert betrachtet werden muß.

Mit Nachdruck richten sich die Bestrebungen der Stadt Köln weiterhin auf den Ausbau von Kleinbahnlinien auf dem rechten Rheinufer, wo solche bisher noch völlig fehlen. Von großer Wichtigkeit ist hier die Linie Köln-Deutz-Buchheim-Bergisch Gladbach mit Abzweigung von Wichheim nach Mülheim, deren Herstellung nunmehr im vollen Umfange gesichert ist, nachdem trotz der Schwierigkeiten, welche das Konsortium der Mülheimer Kleinbahnen entgegenstellte, der Stadt Köln für jene Linien das Enteignungsrecht verliehen worden ist. Eine Kleinbahn Köln-Kalk-Heumar-Rath ist zur Zeit im Bau begriffen und wird schon bald eröffnet werden können. Weitere Projekte betreffen den Bau der Strecken Köln-Kalk-Brück-Bensberg und Köln-Poll-Ensen-Zündorf, so daß sich nach Fertigstellung dieser Linien das Kleinbahnnetz strahlenförmig in das rechtsrheinische Gebiet hinein erstrecken würde. Überall sind für den Bau dieser Bahnen diejenigen wirtschaftlichen Gesichtspunkte maßgebend gewesen, auf welche früher hingewiesen wurde, wobei hier dieser, dort jener, entsprechend der Eigenart des Projektes, mehr in den Vordergrund zu stellen war. Neben dem Personen- soll auch der Güterverkehr, auf einzelnen Strecken wenigstens der Gepäck- und Marktgutverkehr, gepflegt werden. Als Betriebskraft ist vorwiegend die Elektrizität vorgesehen, nur vereinzelt, wie auf der Strecke Niehl-Dormagen, der Betrieb durch Dampflokomotiven. Die Spurweite ist durchweg die normale. Maßgebend für die Gestaltung der technischen Einrichtungen war u. a.

auch die Erwägung, daß alle diese Kleinbahnen in möglichst unmittelbare Verbindung zu dem städtischen Straßenbahnnetz zu setzen seien.

Auf diese Straßenbahnen der Stadt Köln ist nun zum Schluß noch näher einzugehen. Straßenbahnen mit Pferdebetrieb zum Zwecke der Pflege des Personenverkehrs innerhalb der Stadt sowie mit ihren Vor- und Nachbarorten kamen neben dem schon längst bestehenden Omnibus- und Droschkenwesen bekanntlich in der Mitte des vorigen Jahrhunderts auf, in Newyork 1852, in Paris 1854, in Berlin 1865. Während gegenwärtig jedes brauchbare neue Verkehrsmittel mit überraschender Schnelligkeit sich Bahn bricht, war in jener Zeit das Streben nach solchen Verbesserungen noch weit weniger lebhaft. So hat es volle zwölf Jahre gedauert, bis in Köln jenes Berliner Beispiel Nachahmung fand. Die erste Anlage von Pferdebahnen¹⁾ erfolgte hier im Jahre 1877 durch die Firma E. Hardt & Co., welche die Erlaubnis erwirkte, die damals noch nicht eingemeindeten Vororte mit der Stadt Köln zu verbinden, auch eine Linie Deutz-Kalk herzustellen. Nach dem Ausbau dieser Strecken entwickelte sich bald ein reger Verkehr, der jedoch anfangs bei den engen Straßen und Tordurchgängen dem sonstigen Fuhrwerksverkehr große Hindernisse bereitete, so daß sich die Stadtverwaltung sogar zu einem allerdings erfolglos gebliebenen gerichtlichen Vorgehen gegen die Unternehmer veranlaßt sah. Um dieselbe Zeit beschloß die städtische Verwaltung, für den Verkehr im Innern der Stadt sowie mit dem Zoologischen Garten durch geeignete Unternehmer weitere Linien ausführen zu lassen, die mit den bestehenden in Verbindung treten sollten. Der dieserhalb auf Grund der von der Stadt aufgestellten Bedingungen und Pläne im Jahre 1879 ausgeschriebene Wettbewerb hatte das Ergebnis, daß die bezügliche Konzession dem Brüsseler Unternehmer F. de la Hault zufiel. Da nun aber der Betrieb der Pferdebahnen durch zwei Unternehmer offenbare Nachteile im Gefolge hatte, so wurden bald Verhandlungen zum Zwecke der Vereinigung der beiden Unternehmungen eingeleitet; sie erfolgte denn auch im Juni 1882 unter der Firma „Kölnische Straßenbahn-Gesellschaft“, eine Aktiengesellschaft mit dem Sitze in Brüssel. Dieselbe hat sich, nachdem inzwischen mit der Stadt

¹⁾ Vergl. die Kölner Adreßbücher für 1878—83.

ein neuer, Anlage und Betrieb der Pferdebahnen regelnder Vertrag abgeschlossen war, bald darauf eine weitere Ausgestaltung und Vermehrung der Linien angelegen sein lassen und ist bis zum Jahre 1900 Unternehmer der Pferdebahnen geblieben. Die bis dahin erfolgte Entwicklung des Straßenbahnverkehrs in Köln mögen folgende, das letzte Jahrzehnt betreffende Ziffern veranschaulichen¹⁾. Ältere Zahlen liegen nicht vor.

Jahre	Geleistete Wagen-km	Beförderte Personen	Personen auf eine Fahrt	Verkehrs-Brutto-Einnahmen in M.
1891	2 604 896	8 276 193	14	1 139 244
1892	2 683 841	9 315 339	15	1 170 274
1893	2 997 016	11 239 617	18	1 371 039
1894	3 357 808	13 245 832	19	1 554 418
1895	3 886 586	15 824 479	20	1 785 734
1896	4 327 293	19 011 334	22	1 956 144
1897	4 795 540	21 676 183	23	2 228 192
1898	5 317 006	24 522 043	23	2 530 702
1899	5 713 164	27 174 868	24	2 756 612
1900	5 980 400	29 254 656	25	3 085 179
1901	6 675 204	30 970 675	?	3 289 639
1902	10 455 516	39 670 287	?	4 085 868

In dieser Übersicht beziehen sich die Zahlen bis 1899 auf das Kalenderjahr, von da ab auf das mit dem 31. März endigende Rechnungsjahr, so daß das erste Vierteljahr 1900 ausgefallen ist. Obige Zusammenstellung läßt erkennen, daß der Verkehr der Straßenbahnen mit der Zunahme der Bevölkerung und der Entwicklung von Handel und Wandel in unserer Stadt stetig zugenommen hat und zwar unter dem Einfluß der verbesserten Verhältnisse ganz besonders in der jüngsten Zeit, obwohl der Betrieb in den letzten Jahren durch die eingreifenden baulichen Veränderungen nachteilig beeinflusst worden ist. Dieser gänzliche Umbau der Linien für den elektrischen Betrieb, mit welchem eine bedeutende Erweiterung des Straßenbahnnetzes überhaupt Hand in Hand ging, sowie die hiermit im Zusammenhang stehende Übernahme der gesamten Straßenbahnen durch die Stadt haben neuerdings eine völlige Wandlung in diesem Teile des städtischen Verkehrswesens hervorgerufen. Beide Maßregeln waren längst als notwendig und dringlich anerkannt.

¹⁾ Vergl. hierzu, wie auch für das Folgende, den zehnjährigen Verwaltungsbericht der Stadt, S. 83 ff., sowie den Bericht für 1901, S. 37 ff.

Überblickt man den Zustand des Straßenbahnwesens der einzelnen deutschen Städte im Jahre 1899 ¹⁾, so ergibt sich, daß in sämtlichen großen und vielen mittleren Städten der elektrische Betrieb, wenn nicht ganz, so doch zum großen Teile zur Durchführung gelangt war. Die einzige Ausnahme bildete Köln, dessen Straßenbahnen lediglich noch auf den alten Pferdebetrieb angewiesen blieben, obwohl er namentlich in bezug auf die Fahrgeschwindigkeit den neuzeitlichen Ansprüchen nicht mehr genügen konnte, umsoweniger als vor allem auch die Bewohner der Vororte mit ihren Interessen auf eine rasche und bequeme Verbindung mit der Altstadt hingewiesen waren. Überdies hatte auch die Betriebslänge der Straßenbahnen in den letzten Jahren eine der bedeutenden Entwicklung der Stadt entsprechende Erweiterung nicht erfahren. Unter diesen Verhältnissen ist es kaum zu verwundern, daß die Frequenz der Kölner Straßenbahnen hinter derjenigen anderer Städte weit zurückblieb. Während im Jahre 1899 in Dresden auf 1 Einwohner 163 von den Straßenbahnen beförderte Personen entfielen, in Hamburg 144, in Frankfurt a. M. 141, in Leipzig 139, in Hannover 104, betrug dieses Verhältnis in Köln nur 76. Wie schon bemerkt, bestand in Köln schon seit längerer Zeit der dringende Wunsch, daß die Straßenbahnen für den elektrischen Betrieb umgestaltet werden möchten. Seit Mitte der neunziger Jahre trat denn auch die städtische Verwaltung ernstlich an den Plan heran, nachdem in Verbindung mit den im Bau begriffenen neuen Hafenanlagen die neue Rheinuferstraße vorgesehen war und die Verbesserung der Vorortsverbindungen immer dringlicher wurde. Der städtischerseits angestrebten rationalen Ausgestaltung aller Linien nach einheitlichem Plane standen jedoch die Konzessionen der Straßenbahngesellschaft entgegen, welche sich zum Teil allerdings nur bis zum Jahre 1902 bzw. 1904, für wichtige Verbindungen, insbesondere auch die in der Altstadt, bis 1916 und für eine einzelne Linie gar bis 1924 erstreckten. Vereinbarungen zwischen der Stadt und der Gesellschaft erschienen zeitweise um so aussichtsloser, als letztere dazu überging, der Stadt überhaupt das Recht abzustreiten, den Bau elektrischer Bahnen selbst in die Hand zu nehmen. Wurde auch diese Auffassung auf dem Klagewege durch Entscheidung des Reichsgerichts vom 29. März

¹⁾ Vergl. Statistisches Jahrbuch deutscher Städte, 10 Jahrgang. Breslau 1902. S. 88.

1898 endgültig beseitigt, so erkannte das Urteil doch an, daß die Stadt keine Linien bauen dürfe, welche eine Konkurrenz für die der Straßenbahn zum Teil auf viele Jahre hinaus konzessionierten Linien bildeten. Durch alle diese Umstände war die Stadt an dem etwaigen Ausbau eigener Linien auf das empfindlichste behindert. Und da sich überdies immer mehr die Überzeugung geltend machte, daß die Übernahme des gesamten Straßenbahnnetzes durch die Stadt durchaus im allgemeinen Verkehrsinteresse liege, so entschloß sich die Stadt, unter Zustimmung des Stadtverordnetenkollegiums, wengleich unter sehr beträchtlichen finanziellen Opfern diesen Schritt zu tun. Die bezüglichen Verhandlungen mit der Gesellschaft wurden zu Beginn des Jahres 1900 erfolgreich zum Abschluß gebracht. Sämtliche Bahnen wurden mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1899 an die Stadt abgetreten gegen eine an die Gesellschaft ratenweise zu zahlende Barentschädigung von insgesamt rund 20 Millionen Mark. Am 1. April 1900 hat dann die Stadt den bis dahin von der Gesellschaft für städtische Rechnung weitergeführten Betrieb selbst übernommen.

Dieser Abschluß langwieriger Bemühungen seitens der Stadt mußte als in jeder Beziehung zweckmäßig begrüßt werden. Die Stadt hatte nunmehr freie Hand nicht nur in bezug auf die technische Neugestaltung des Straßenbahnwesens an sich, sondern auch hinsichtlich des Ausbaues und des Betriebs der Linien nach den allgemeinen Bedürfnissen des Verkehrs. In dieser Beziehung werden von einer Privatgesellschaft kaum jemals gleiche Leistungen zu erwarten sein. Selbst weitgehende vertragliche Abmachungen und Vorschriften sind hier ohne den gewünschten Erfolg, wenn die Entwicklung der Stadt und die Gestaltung der Verkehrsbedürfnisse unerwartet neue Anforderungen stellen. Andererseits kann auch ein in erster Linie doch auf Gewinn ausgehendes Unternehmen ohne Gefährdung seiner eigenen Interessen sich nicht zu sehr binden lassen. Demgegenüber vermag die Gemeinde in der Pflege des Verkehrswesens wenigstens bis zu einem gewissen Grade das pekuniäre Interesse zurückzustellen; sie hat die Aufgabe, auch den Ausbau solcher Linien in Angriff zu nehmen, die einen normalen Ertrag vorläufig nicht abwerfen, deren Herstellung aber aus Gründen der allgemeinen Wohlfahrt angezeigt erscheint. Dies gilt namentlich im Hinblick auf die notwendige Verbesserung der großstädtischen Wohnungsverhältnisse, welche auch in Köln, wie ander-

wärts, eine Dezentralisierung der Bevölkerung aus hygienischen und sozialen Gründen dringend geboten erscheinen lassen. Hier kann die Stadt mit ihren Straßenbahnen, in Gemeinschaft mit den unmittelbar auf den Wohnungsbau gerichteten gemeinnützigen und privaten Bestrebungen, bei aller gebotenen Rücksicht auf das finanzielle Erträgnis des Betriebes, sehr förderlich wirken, einerseits durch entsprechenden Ausbau des Bahnnetzes, anderseits aber auch durch möglichst niedrig bemessene Fahrpreise, insbesondere zu gunsten der Arbeiterbevölkerung. Für Köln kommt weiterhin der Vorteil in Betracht, der darin liegt, daß die Straßenbahnen künftig in unmittelbare Beziehung zu dem technisch in gleicher Art ausgestatteten Kleinbahnnetz gesetzt werden können, wodurch eine innige Verbindung zwischen dem städtischen Binnen- und Vorortsverkehr und dem Verkehr mit der weiteren Umgebung gewährleistet wird.

Nachdem die rechtliche Ordnung des Straßenbahnwesens durchgeführt war, ist die städtische Verwaltung mit großer Umsicht und Energie an die Umwandlung der vorhandenen Bahnen für den elektrischen Betrieb sowie an die Schaffung neuer Linien herangetreten. Sowohl für die alten wie für die neuen Strecken besteht Normalspur. Die Stromzuführung geschieht oberirdisch von der Zentrale des städtischen Elektrizitätswerkes aus. Die Baukosten für den gesamten Plan belaufen sich auf rund 20 Millionen Mark. In überraschend kurzer Zeit ist diese Umgestaltung des gesamten Straßenbahnnetzes gelungen, so daß bis zum Frühjahr 1903 sämtliche Strecken in Betrieb gesetzt werden konnten. Nicht weniger als 14 Hauptlinien mit mehreren Unterabteilungen durchziehen die innere Stadt bzw. setzen sie mit den rechts- und linksrheinischen Vororten und Gemeinden in radialer Richtung in Verbindung, wobei durch die Führung der Bahnen nach Mülheim und Kalk über die feste Brücke auch der längst ersehnte direkte Verkehr mit dem rechten Rheinufer ermöglicht wurde. Die technische Einrichtung ist eine durchaus musterhafte, und wenn ein Umstand über die lange Zeit empfundene Rückständigkeit der Kölner Straßenbahnen zu trösten vermag, so ist es der, daß nunmehr die Stadt ein nach den neuesten Erfahrungen der Technik hergestelltes Straßenbahnnetz besitzt, das sich würdig demjenigen jeder anderen ähnlichen großstädtischen Anlage an die Seite stellen darf.

Erwähnt sei noch, daß neben den Straßenbahnen in Köln, wie in anderen Städten, eine größere Anzahl von Droschken, haupt-

sächlich mit Pferdebetrieb, zum kleineren Teile auch mit elektrischem Betrieb den öffentlichen Verkehr vermittelt. Ein im Jahre 1891 von einer Privatgesellschaft unternommener Versuch mit Omnibusverbindungen zwischen der inneren Stadt und den Vororten hatte keinen dauernden Erfolg und wurde schon nach noch nicht drei Jahren wieder eingestellt. Auch die kürzlich erfolgte Einrichtung regelmäßiger Fahrten mit Motorwagen zwischen Köln und einzelnen Orten der weiteren Umgebung hat bisher ein nennenswertes Ergebnis nicht gehabt.

V.

Nachdem im Verlauf der Betrachtung zunächst der Wasserstraßenverkehr, sodann der Eisenbahn-, Kleinbahn- und Straßenbahnverkehr gewürdigt wurden, ist nunmehr noch ein Blick auf die Entwicklung des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens zu werfen¹⁾.

Was zunächst die Geschichte des Kölner Postwesens anbetrifft, so hat unsere Stadt als eine der ältesten Kulturstätten des Landes auch an diesem Gebiete des Verkehrslebens von jeher einen bedeutenden Anteil genommen. Indem Köln als römische Kolonie einen Knotenpunkt derjenigen großen Straßenzüge bildete, die, wie eingangs schon hervorgehoben, in damaliger Zeit den besonderen Zwecken der Militär- und Staatsverwaltung ihre Entstehung verdankten, ergab sich hieraus von selbst die Wichtigkeit des Ortes für das römische Staatspostwesen, dem ja jene Straßenanlagen besonders zu gute kamen. Eine postalische Einrichtung im modernen Sinne war dieser, übrigens wohlgeordnete und das ganze große Reich umfassende römische „cursus publicus“ freilich schon insofern nicht, als er lediglich den Zwecken der Verwaltung diene und die Untertanen von seinen Vorteilen ausschloß, ihnen vielfach sogar durch harte Fron- und Spanndienste äußerst lästig fiel. Anders geartet war das Nachrichtenwesen des Mittelalters, wo die bedeutenderen deutschen Städte eigne reisende Boten unterhielten, die zunächst für die Dienste des Rates bestimmt waren, daneben aber auch den Kaufleuten und Privaten gegen Entgelt zur Ver-

¹⁾ Vergl. für das Folgende namentlich die „Denkschrift zur Eröffnung des Reichspostgebäudes An den Dominikanern in Köln, im November 1893.“ Köln 1893. Ferner: P. D. Fischer, Art. „Post“ im Handwörterbuch der Staatswissenschaften, II. Aufl., Band 6. Jena 1901.

fügung standen. Ihre politische Selbständigkeit gestattete es den Städten, in gegenseitiger Verbindung diese Einrichtung planmäßig auszubilden, und so finden wir auch in Köln schon seit dem 13. Jahrhundert ein solches Stadtbotenamt, dessen Aufgaben durch eine besondere Botenordnung geregelt waren.

Einen erheblichen Fortschritt gegenüber dieser Organisation des Nachrichtenverkehrs, die bei der damaligen politischen Zersplitterung sehr mangelhaft bleiben mußte, bedeutet das Aufkommen der Taxisschen Posten seit dem Anfang des 16. Jahrhunderts, durch welche das Postwesen, soweit es mit kaiserlichem Privileg in die Hände dieser Familie gelangte, zentralisiert und neben dem amtlichen auch der Privatverkehr auf eine umfassendere, internationale Grundlage gestellt wurde¹⁾. Das Taxissche Postwesen faßte in Köln zuerst im Jahre 1577 festen Fuß, wo Johann Menzinger, Official des Kaiserlichen Postamtes zu Augsburg, von dem dortigen Postmeister Seraphin von Taxis als Postverwalter in Köln eingesetzt wurde. Sein Nachfolger war Jacob Henot²⁾, der zunächst von 1578 bis 1603 dieses Amt bekleidete, allerdings mit Unterbrechungen und nicht dauernd in Taxisschen Diensten, denen er sich vielmehr dadurch entzog, daß er im Jahre 1586 mit Genehmigung des Kaisers Rudolfs II. die Stellung als „Kaiserlicher Postmeister“ annahm. Als solcher wurde er auch vom städtischen Rate anerkannt, während ihm von Taxisscher Seite zeitweise ein Johann Baptist Bosco entgegengesetzt wurde. Als im Jahre 1595 die Taxisschen Posten als Reichsinstitution anerkannt worden waren, brachte es der gewandte Henot dahin, auch mit den Taxis wieder ins Einvernehmen zu kommen, wurde jedoch 1603 seines Amtes enthoben. Auf ihn folgte als von Taxis bestellter Kölner Postverwalter Johann von Coesfeld, der sich nunmehr auch Kaiserlicher Postmeister

¹⁾ Aus dieser Zeit datiert auch der Name „Post“ nach dem italienischen *posta*, das auf dem lateinischen „*positus*“ = „festgesetzter Ort“ beruht. Vergl. Kluge, Etymol. Wörterbuch der deutschen Sprache, 6. Auflage. Straßburg 1899.

²⁾ „Henot, unzweifelhaft die interessanteste Persönlichkeit im Kölner Postwesen der alten Zeit, qualifizierte sich 1576 als Kölner Bürger. Er wohnte im Hause „zur Britzen“ in der Sternengasse, war erst Seid- und Carmoisinfärber, dann Faktor der genuesischen Handelsgesellschaft Bartolomäus Garibaldi & Comp.; später hielt er offene Herberge für Fremde“ und wurde in dieser Eigenschaft als für die Stellung eines Postverwalters besonders tauglich von den Kaufleuten empfohlen. (Vergl. obige Denkschrift, Seite 8.)

nennen durfte. Im Jahre 1623 gelang es dann wieder den energischen Bemühungen Henots, durch kaiserlichen Entscheid die Zurücknahme seiner Amtsentsetzung herbeizuführen. Aber auch Coesfeld wich nicht, er blieb bis zu Henots Tode (1626) als Gegenpostmeister tätig, um dann von neuem als Postmeister bestätigt zu werden. Diese Streitigkeiten der Postverwalter untereinander sowie ihr beiderseitiger unermüdlicher Kampf nicht nur gegen die „Metzger- und dergleichen eingeschlichene Nebenposten und Botenwerk“¹⁾, sondern auch gegen die noch bestehende städtische Botenanstalt kennzeichnen deutlich die Unsicherheit der damaligen postalischen Einrichtungen. Trotzdem waren die Verbindungen weitreichende und regelmäßige. Einer „General-Kölnischen Postordinanz“ aus der Mitte des 17. Jahrhunderts ist zu entnehmen, daß das Kaiserliche Postamt in der Brückenstraße sowie das städtische Botenamts auf dem Heumarkte an bestimmten Tagen nach allen Richtungen, auch im Verkehre mit dem Auslande, Briefe beförderten; daneben geschah dies noch von besonderen Boten, die zumeist im Dienste anderer Städte standen und den Verkehr mit diesen vermittelten, wobei die Absender die Briefe zu gewissen Zeiten der Woche in der betreffenden Botenherberge abliefern mußten. Übrigens dauerten die Zwistigkeiten der Kaiserlichen Post und des städtischen Botenamts untereinander fort, und dieser Interessenstreit wurde vermehrt und erweitert dadurch, daß im Jahre 1687 auch das Kurfürstlich Brandenburgische Postwesen zunächst durch Errichtung einer regelmäßigen Personen- und PakETFuhrgelegenheit zwischen Cleve und Köln in unserer Stadt auftrat²⁾ und sich mit Genehmigung des städtischen Rates und des Kölner Kurfürsten schließlich auch als Preußische Post dauernd zu behaupten wußte, obwohl anfangs von anderer beteiligter Seite, ja selbst vom Kaiser gegen diesen Wettbewerb Einspruch erhoben wurde. Zu der Kurbrandenburgischen Post traten dann weiter auch noch einzelne, von Kurpfalz und Kurköln konzessionierte Landkutschen zur Beförderung von Personen und Paketen zwischen Köln und den Nachbarstädten. Im Jahre

¹⁾ Die Metzger, welche durch ihren Geschäftsbetrieb zu regelmäßigen weiteren Reisen mit Pferd und Wagen veranlaßt wurden, ließen sich bekanntlich in jener Zeit zur Beförderung von Briefen und sonstigen Sachen gerne in Anspruch nehmen. (Fischer, a. a. O., S. 120.)

²⁾ Die Postwagen-Expedition war in dem Hause „zur rothen Gans“ auf dem Eigelstein.

1709 erhielt das Kaiserliche Postamt zum ersten Male dadurch eine feste Stätte, daß von Taxisscher Seite der alte Hürther Hof in der Glockengasse erworben wurde, der mit kurzer Unterbrechung während der französischen Zeit bis zum Jahre 1893 Sitz der Kölner Postverwaltung geblieben ist. Zu dieser Postanstalt trat im Jahre 1751 das bisherige städtische Amt in der Börse auf dem Heumarkt als Zweigstelle hinzu, nachdem der Rat der Stadt seine eigene Botenanstalt gegen eine jährliche Abgabe an die Taxissche Verwaltung abgetreten und damit dem jahrhundertelangen Streite zwischen den beiden Verwaltungen ein Ende gemacht hatte. Auf die Entwicklung des Kölner Postwesens konnte dieser Schritt nur wohlthätig einwirken; der Verkehr ließ sich nunmehr freier und selbständiger ausgestalten, und als im Jahre 1794 „der Römisch Kaiserlichen Majestät Erb-General-Reichs-Oberpostamt zu Köln“ durch das Einrücken der Franzosen ein Ende fand, war dasselbe eines der bedeutendsten Anstalten der Taxisschen Verwaltung, hatte auch die Stellung einer vorgesetzten Behörde gegenüber einem Teile der Postämter auf dem linken Rheinufer.

Nach Beseitigung der Franzosenherrschaft (1814)¹⁾ ging die Kölner Post zunächst für kurze Zeit noch einmal an die Taxissche Verwaltung über, bis dann im Jahre 1816 der Preußische Staat seine Tätigkeit begann, der schon längst, wie andere deutsche Staaten, nicht nur das Postregal, d. h. das Recht, ausschließlich Posten anzulegen und zu unterhalten, für sich in Anspruch nahm, sondern auch den Postzwang eingeführt hatte, nach welchem die regelmäßige Beförderung von Personen, Briefen und Paketen ihm allein vorbehalten war (jetzt auf Briefe und politische Zeitungen beschränkt, nach näherer Bestimmung des Reichsgesetzes über das Postwesen). Die musterhafte Organisation der Preußischen Verwaltung brachte auch unserer Stadt neue Vorteile. Die auswärtigen postalischen Verbindungen wurden alsbald wesentlich verbessert und erweitert, aber auch im örtlichen Verkehr bedeutende Erleichterungen eingeführt. Im Jahre 1824 ging man mit der Aufstellung von Briefkästen vor, die allerdings erst seit 1850, nach Einführung der Freimarken, größere praktische Bedeutung gewannen. Gegenwärtig beträgt ihre Zahl in

¹⁾ Vergl. hierüber [G. Sautter, Die französische Post am Niederrhein bis zu ihrer Unterordnung unter die Generalpostdirektion in Paris, 1794—1799, in den Annalen des Historischen Vereins für den Niederrhein. Köln 1898.

Köln 450. Auch das Briefbestellungswesen in der Stadt nahm eine geordnetere Gestalt an, während den umliegenden Wohnplätzen, deren Bevölkerung bis dahin auf das Abholen der Sendungen am Kölner Postamte angewiesen war, die Anstellung von Landbriefträgern eine große Erleichterung brachte. Die Einrichtung öffentlicher Verkaufsstellen für Postwertzeichen begann in Köln im Jahre 1872.

Einen großartigen Aufschwung nahm das Postwesen aller Länder bekanntlich mit dem Aufkommen der Eisenbahnen, die schon kurz nach ihrer Entstehung den Zwecken des postalischen Verkehrs dienstbar gemacht wurden. Und wie Köln im Eisenbahnwesen als wichtigster Knotenpunkt Westdeutschlands, wie im Abschnitt III geschildert, schon früh eine bevorzugte Stellung einnahm, so bildete es sich bald auch zu einem Mittelpunkt des durchgehenden Eisenbahnpostverkehrs heraus. Zur raschen und sicheren Erledigung des mit der Entwicklung des Eisenbahnnetzes gewaltig anschwellenden Postverkehrs wurden in Preußen seit dem Jahre 1849 den einzelnen Zügen fahrende Postämter beigegeben, die seit 1875 den Namen „Bahnposten“ führen. Sie traten unter die Verwaltung besonderer, jetzt „Bahnpostämter“ genannter Dienststellen, von denen, bei der Bedeutung des Kölner Verkehrs, mehrere hier ihren Sitz nahmen¹⁾. So diente das gegen Ende der vierziger Jahre errichtete „Speditionsbureau“, jetzt Bahnpostamt No. 8, für die Strecken der Köln-Mindener Bahn, das 1852 errichtete Bahnpostamt No. 10 für die Strecke Köln-Verviers, das 1871 errichtete Bahnpostamt No. 24 für die Strecken Köln-Frankfurt und Deutz-Troisdorf-Oberlahnstein, endlich das 1852 errichtete, ursprünglich in Dortmund untergebrachte Bahnpostamt No. 9 für die Strecken der Bergisch-Märkischen und Westfälischen Eisenbahn. Das erste und das letztgenannte Postamt waren zeitweise in Deutz untergebracht, befinden sich aber gegenwärtig mit den beiden übrigen Ämtern im linksrheinischen Köln. Auch in der Verteilung der Eisenbahnstrecken auf die einzelnen Ämter sind im Laufe der Zeit gewisse Veränderungen eingetreten. Die Kölner Bahnpostämter haben heute neben dem binnenländischen Verkehr einen sehr bedeutenden

¹⁾ Vergl. außer der obigen Denkschrift auch Meißner, „Zur Geschichte des Kaiserlichen Bahnpostamts 10 in Köln und des Bahnpostwesens im allgemeinen.“ Festschrift aus Anlaß des 50 jährigen Bestehens des Bahnpostamts 10. Bonn 1902.

Auslandsverkehr zu vermitteln, wobei hinsichtlich des Zeitungs-, Paket- und Postanweisungsverkehrs mehrere sonstige hiesige Postanstalten mitwirken. Dieser internationale Verkehr der Kölner Post umfaßt nicht nur den Verkehr West- und Süddeutschlands sowie Italiens einerseits und der Niederlande, Frankreichs und Englands andererseits, sondern auch den größten Teil des Verkehrs Nord- und Osteuropas mit Westeuropa, Nord- und Südamerika, sowie West- und Südafrika. Auch mit Ostasien, Australien und Ostafrika werden unmittelbare Verbindungen unterhalten. Die Bahnposten 10 fahren mit ihren Wagen zur Zeit bei vier Zügen bis Ostende und bei einem bis Lüttich, weil es ihnen bis zur Grenze (Herbesthal-Verviers) unmöglich ist, die sehr umfangreichen, internationalen Posten zur Absendung fertig zu stellen und bei ihrem Eingang bis zur Ankunft in Köln zu verteilen. So steht die Kölner Bahnpost mit ihren weitreichenden Beziehungen so recht im Mittelpunkt des Weltverkehrs, ohne daß freilich die gewaltigen Leistungen der diesem Verkehr gewidmeten Ämter und Posten, denen ja das Publikum gänzlich fernsteht, in die breitere Öffentlichkeit dringen.

Diejenigen Leistungen, welche die heutige Postverwaltung unmittelbar im Dienste der Bevölkerung verrichtet, sind so bekannt, daß es einer besonderen Kennzeichnung an dieser Stelle nicht bedarf. Nicht nur hat sich, wie auch die später folgenden statistischen Zahlen für die Kölner Verkehrsanstalten erkennen lassen, der eigentliche postalische Betrieb ganz beträchtlich vermehrt; es sind auch weitere umfassende Aufgaben, so namentlich zur Unterstützung der sozialen Versicherungseinrichtungen, im Laufe der jüngeren Zeit hinzutreten. Die bedeutende Verkehrsvermehrung hatte schon seit den sechziger Jahren das Bedürfnis nach Errichtung neuer Postdienststellen hervorgerufen, wie auch den jetzigen Vororten nach und nach eigene Ämter zuteil wurden. Besonders ist während der neunziger Jahre dem mit der wachsenden Ausdehnung der Stadt sich äußernden Verlangen nach weiteren Dienststellen für den äußeren Verkehr in dankenswerter Weise Rechnung getragen worden. Zur Zeit verfügt die innere Stadt über 15 Postämter, zu denen dann noch die genannten 4 Bahnpostämter hinzutreten; die Zahl der Postämter in den Vororten ist inzwischen auf 18 gestiegen.

Ein bedeutsames Ereignis in der Entwicklung des Kölner Postwesens bezeichnet die im November 1893 erfolgte Errichtung des monumentalen Neubaus des Reichspostgebäudes An den Domi-

nikanern, in welchem die das alte Gebäude in der Glockengasse verlassende, seit 1850 bestehende Oberpostdirektion, mehrere Postämter sowie das Telegraphenamt untergebracht wurden. Die Einweihung dieses Neubaus erfolgte unter der Teilnahme des Staatssekretärs Dr. von Stephan, des Begründers des Weltpostvereins, dessen vom Kölner Handelsstande gewidmete Marmorbüste, vereint mit derjenigen des Franz von Taxis, des Begründers der Taxisschen Reichsposten, den Haupteingang zur Schalterhalle des Briefpostamtes ziert. Die Stadt aber würdigte die Verdienste Stephans, der in seinen jungen Jahren an der Kölner Post tätig gewesen, dadurch noch besonders, daß sie ihrem einstigen Mitbürger im Jahre 1895 das Ehrenbürgerrecht verlieh.

In engster Beziehung zum Postwesen steht das Telegraphen- und Fernsprechwesen. Das Telegraphenwesen, als Einrichtung zur Beförderung von Nachrichten in die Ferne durch bestimmte Zeichen, ist schon sehr alt. Eine geschichtliche Betrachtung der Entwicklung jenes Verkehrsmittels lehrt, daß besonders auch die Stadt Köln in allen den Perioden, wo überhaupt diese Art des Nachrichtendienstes in Übung war, an den Einrichtungen beteiligt gewesen ist. Dies gilt selbst schon für die Zeit der Römer, welche vermittels Wacht- und Signalposten den Nachrichten- und Ferndienst für ihre Staatszwecke ausgebildet hatten. Die moderne Telegraphie beginnt bekanntlich mit der Errichtung optischer Telegraphen, für welche in Preußen 1832 die erste Verbindung¹⁾ und zwar zwischen Berlin und Koblenz mit 61 Stationen auf der Linie Potsdam-Magdeburg-Halberstadt-Höxter-Köln geschaffen wurde. Die Kölner Station befand sich auf der Garnisonkirche von St. Pantaleon. Diese optische Telegraphie wurde jedoch schon bald durch die Erfindung des elektrischen Telegraphen in den Hintergrund gedrängt. Die erste Preußische Telegraphenlinie dieser Art war diejenige von Berlin über Köln nach Aachen, welche im Jahre 1849 in Betrieb genommen wurde. Nach dem Vorgange des optischen Telegraphen zuerst ausschließlich für den staatlichen Dienst bestimmt, wurde der elektrische Telegraph alsbald auch dem Privatverkehr zugänglich

¹⁾ In Deutschland ist bereits 1813 eine auf Befehl Napoleons errichtete optische Staatstelegraphenlinie zwischen Metz und Mainz in Betrieb gewesen. Vergl. G. Sautter, Wann wurde die erste Telegraphenlinie in Deutschland erbaut? Ein Beitrag zur Geschichte des Telegraphenwesens im „Archiv für Post und Telegraphie“, No. 23 und 24, 1901.

gemacht, der sich dann mit dem weiteren Ausbau des Telegraphennetzes sehr rasch entwickelte. Dementsprechend vermehrte sich die Zahl der Stationen. Auch zu den beiden in Köln und Deutz ursprünglich vorhandenen Stationen traten weitere hinzu, und gegenwärtig bestehen in Köln neben dem Haupttelegraphenamte im Postgebäude an den Dominikanern, wie ja auch anderwärts, Telegraphenbetriebsstellen bei den einzelnen Postämtern. Das Haupttelegraphenamt steht nicht nur mit den größeren deutschen Städten, insbesondere Westdeutschlands, sondern auch mit den wichtigeren Orten Englands, Frankreichs, Belgiens, der Niederlande, Österreichs und der Schweiz in unmittelbarer Verbindung, auf welchen Linien der Dienst des Amtes, namentlich in den letzten Jahren, eine immer größere Bedeutung für den deutschen wie für den internationalen Verkehr gewonnen hat. Alljährlich werden hier rund $5\frac{1}{2}$ Millionen Telegramme im Durchgange bearbeitet. Im Jahre 1875 erfolgte für das Reichspostgebiet die Vereinigung der bisher getrennt gewesenen Verwaltungen der Post und der Telegraphie, abgesehen von der Eisenbahntelegraphie. Beide wurden den Oberpostdirektionen unterstellt. Lag schon hierin die bei uns von jeher festgehaltene Anerkennung der Telegraphie als staatliches Regal, so geschah die endgültige Festlegung dieses Rechtszustandes doch erst durch das Reichsgesetz über das Telegraphenwesen am 6. April 1892, nach welchem das Recht, Telegraphenanlagen für die Vermittelung von Nachrichten zu errichten und zu betreiben, ausschließlich dem Reiche zusteht. Unter Telegraphenanlagen sind die Fernsprechanlagen mitbegriffen.

Die Aufnahme des Fernsprechwesens in den Bereich der Post bedeutete, wie ehemals die des Telegraphenwesens, eine weitere beträchtliche Vergrößerung dieses Zweiges der Reichsverwaltung. Köln gehörte zu den wenigen deutschen Städten, welche im Jahre 1881 zuerst mit Fernsprecheinrichtungen versehen wurden. Trotz der offenkundigen Vorteile dieses neuen Verkehrsmittels brach es sich in der ersten Zeit nur langsam Bahn. Im genannten Jahre wurde der Verkehr mit 34 Anschlüssen eröffnet, deren Zahl bis 1885 auf 368, bis 1890 auf 1624 stieg. Dazu trat dann noch eine Anzahl von Anschlüssen der 1882 bzw. 1891 errichteten Vermittelungsämter Köln-Deutz und Köln-Ehrenfeld. Die drei Ämter sind seit kurzem in dem 1900 eröffneten Stadtfernprechamt in der Cäcilienstraße vereinigt. Zur Zeit bestehen im linksrheinischen Köln 6, in den Vororten 16 öffentliche Fernsprechstellen, haupt-

sächlich bei den Postanstalten, und 32 bzw. 14 öffentliche Fernsprechautomaten. Die Zahl der Fernsprechanschlüsse ist in den letzten zehn Jahren erheblich angewachsen und beträgt nunmehr rund 6500. Zu dieser Vermehrung hat nicht nur die zunehmende Erkenntnis der Bedeutung des Fernsprechers an und für sich beigetragen, sondern vor allem auch die Erweiterung der Verwendungsmöglichkeit des neuen Verkehrsmittels. Seit dem Jahre 1884 wurde der Fernverkehr für Köln zunächst mit Bonn, dann mit den benachbarten größeren und kleineren Orten und mit dem nieder-rheinisch-westfälischen Fernsprechnetzt eröffnet. Im Jahre 1893 folgte die Linie Köln-Berlin. Immer zahlreichere Orte, auch solche des Auslandes, wurden in den Fernsprechbereich einbezogen, so daß das von Köln ausgehende Netz jetzt zweifellos zu den bedeutendsten in Deutschland gehört. Im September 1900 erfolgte eine weitere Verkehrsverbesserung dadurch, daß mit Einführung des Nachtdienstes ein ununterbrochener Betrieb hergestellt wurde. Eine die Ausnutzung des Fernsprechers erleichternde Gebührenordnung trat mit dem 1. April 1900 für den Umfang des Reichspostgebietes ins Leben. So ist im Laufe der letzten Zeit auf dem Gebiete des Fernsprechwesens sehr vieles geschehen, was geeignet ist, die weitere Entwicklung desselben zu fördern. Über die Zahl der innerhalb des Bereichs der Kölner Fernsprecheinrichtung vermittelten Gespräche lassen sich, ebensowenig wie für die sonstigen Städte, Angaben machen, da die amtliche Statistik in dieser Beziehung versagt.

Es sollen dagegen zum Schluß noch einige Daten zur Statistik des Post- und Telegraphenverkehrs in Köln geboten werden¹⁾, und zwar zunächst bezüglich des Einzelverkehrs im Jahre 1901 für die Anstalten im Gebiete der Stadtgemeinde. Es betrug die Zahl der aufgegebenen Briefsendungen²⁾ 62207359, die der eingegangenen Sendungen 61565472 Stück. Ferner wurden aufgegeben 3256049 Pakete ohne Wertangabe und 201551 Briefe und Pakete mit Wertangabe, mit einem Wertbetrage von 321126960 *M.* Eingegangen sind 2719806 Pakete ohne Wertangabe und 202133 Briefe und Pakete mit Wertangabe, mit einem Wertbetrage von 277905270 *M.* An Postnachmesendungen wurden aufgegeben 1413679 Stück im Betrage von 21679908 *M.*; es sind eingegangen 403641 Stück im Betrage von 6734883 *M.* Weiterhin wurden

¹⁾ Vergl. Jahresbericht der Handelskammer zu Köln für 1901, S. 309 ff.

²⁾ Einschließlich Postkarten, Drucksachen und Warenproben.

189276 Postaufträge zur Geldeinziehung und Akzepteinholung aufgegeben; es gingen ein zur Geldeinziehung 72402 Stück im Betrage von 9696668 *M.* und zur Akzepteinholung 1077 Stück. An Postanweisungen wurden eingezahlt 1728702 Stück im Betrage von 117710482 *M.*; es wurden ausgezahlt 3091039 Stück im Betrage von 196556953 *M.* Die Zahl der aufgegebenen in- und ausländischen Telegramme betrug 708565, die der angekommenen 803604 Stück. Aus Porto- und Telegraphengebühren wurde eine Einnahme von 7386358 *M.*, aus dem Verkauf von Wechselstempelmarken und statistischen Wertzeichen eine solche von 282119 *M.* erzielt. Die beträchtlich größere Zahl aufgebener Postnachnahmesendungen gegenüber den eingegangenen, ebenso die der ausgezahlten Postanweisungen gegenüber den eingezahlten erklärt sich augenscheinlich durch die Warensendungen des Kölner Großhandels.

Weiterhin ist die zeitliche Entwicklung des Post- und Telegraphenverkehrs von Bedeutung. Es würde jedoch hier zu weit führen, einen solchen Vergleich für den gesamten obigen Verkehr anzustellen. Die nachfolgende Übersicht beschränkt sich daher auf einige der wichtigeren Verkehrsarten, und zwar für die ältere Zeit nur auf einzelne Jahre, zumal hier, ähnlich wie beim Eisenbahnverkehr, eine die sämtlichen Postanstalten umfassende, lückenlose Statistik fehlt. Auch für die angegebenen Jahre 1861 und 1874 mußte Deutz unberücksichtigt bleiben.

Jahre	Briefe ohne Wertangabe aufgegeben	Wertangabe eingegangen	Pakete ohne Wertangabe aufgegeben	Wertangabe eingegangen	Aufgeg. u. eing. Telegr.
1861	?	3 152 734	?	276 939	?
1874	12 387 449	9 942 928	995 562	623 807	?
1892	37 231 182	36 100 731	2 057 471	1 757 607	903 644
1893	34 677 212	34 132 640	2 089 489	1 845 853	970 807
1894	41 179 078	35 756 598	2 211 792	1 998 310	994 749
1895	43 590 314	34 991 516	2 378 264	2 107 996	1 117 160
1896	38 676 816	34 436 647	2 590 582	2 203 502	1 138 130
1897	46 238 559	38 519 250	2 785 175	2 349 542	1 288 477
1898	46 033 726	40 636 216	2 971 710	2 510 706	1 344 117
1899	47 083 402	44 590 458	3 161 539	2 640 690	1 463 685
1900	59 253 576	54 432 412	3 217 066	2 696 121	1 563 427
1901	62 207 359	61 565 472	3 256 049	2 719 806	1 512 169

Wie diese Übersicht ergibt, hat sich der Verkehr im Laufe der letzten Jahrzehnte beträchtlich gehoben. Der Rückgang des Briefverkehrs in einzelnen Jahren ist teilweise jedenfalls auf

den Umstand zurückzuführen, daß die Ermittlung der Zahl der Briefe auf Grund von Stichprobenzählungen erfolgt. Der Verkehr der im Jahre 1886 gegründeten, am 1. April 1900 infolge des Gesetzes vom 20. Dezember 1899 eingegangenen Kölner Privatpost, welche in der letzten Zeit ihres Bestehens jährlich rund 4 Millionen Briefsendungen beförderte, fällt gegenüber dem Verkehr der Reichspost nur wenig ins Gewicht.

Es ist endlich nicht ohne Interesse, den postalischen Verkehr Kölns demjenigen der anderen deutschen Großstädte¹⁾ gegenüberzustellen, und zwar sollen hierbei, um gleichzeitig die Intensität dieses Verkehrs zur Anschauung zu bringen, die absoluten Zahlen zur Bevölkerungsziffer der einzelnen Orte in Beziehung gesetzt werden. Es entfallen dann im Jahre 1899 auf je 1 Einwohner:

Städte	aufgeg. u. eingeg. Briefe (Stück)	ein- u. ausgez. Postanweis. Wert in <i>M.</i>	aufgeg. u. eingeg. Pakete (Stück)	aufgeg. u. eing. Telegr. (Stück)
Berlin	294	708	16	4,39
Hamburg	294	463	10	6,30
München	243	553	12	2,50
Leipzig	351	795	22	3,24
Breslau	205	652	13	2,84
Dresden	283	678	15	3,03
Köln	258	775	16	4,11
Frankfurt a. M.	321	930	21	6,61
Nürnberg	211	554	11	2,21
Hannover	279	730	14	3,35
Magdeburg	226	665	10	3,65
Düsseldorf	252	591	11	3,04
Stettin	191	790	13	4,15
Chemnitz	191	511	16	2,22

Die hier auftretenden Unterschiede werden bedingt einestheils durch die Lebhaftigkeit des kaufmännischen Verkehrs, andernteils aber auch durch die größere oder geringere Benutzung der postalischen Einrichtungen seitens der Gesamtbevölkerung²⁾. Es werden deshalb Orte mit starker industrieller Arbeiterbevölkerung in der Regel eine geringere Verkehrsintensität aufweisen als Orte, welche sich vorwiegend als Handelsplätze charakterisieren. Übrigens

¹⁾ Vergl. Statist. Jahrbuch deutscher Städte, Jahrgang 10, S. 83 ff.

²⁾ Der Verschiedenheit in der Alterszusammensetzung der Bevölkerung dürfte demgegenüber wohl nur ein geringer Einfluß beizumessen sein.

zeigen die obigen Städte, je nach ihrer wirtschaftlichen Eigenart, auch bezüglich der einzelnen Verkehrsarten erhebliche Unterschiede. Während z. B. Leipzig im Briefverkehr an erster Stelle steht, ist der Postanweisungsverkehr in Frankfurt weitaus am größten, und diese Stadt hat mit Hamburg den stärksten Telegrammverkehr, wohingegen Hamburg wiederum bezüglich des Postanweisungsverkehrs die letzte Stelle einnimmt. Im Paketverkehr stehen Leipzig und Frankfurt obenan. Für die Stadt Köln ergibt sich in allen Beziehungen eine Mittelstellung, was wohl damit zusammenhängt, daß hier der Handel in seinen verschiedenen Zweigen und die Industrie ziemlich gleichmäßig zur Entwicklung gelangt sind. —

Hiermit möge die Betrachtung schließen. Konnte sie auch nicht auf alle Einzelheiten des behandelten Gegenstandes näher eingehen, so wird sie doch den Nachweis erbracht haben, daß die Entwicklung des Kölner Verkehrswesens im ganzen eine erfreuliche gewesen ist und daß die Stadt überall da, wo es gilt, Hindernisse zu überwinden und einem gesunden Fortschritte die Wege zu ebnen, es an tatkräftigen Bemühungen nicht fehlen läßt, stets von dem Streben beseelt, ihre führende Stellung unter den rheinischen Städten würdig zu behaupten.

